

ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ РАН

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 4, 2016

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА
Выпуск 4, 2016

EASTERN ANALYTICS
Issue 4, 2016

Russian Academy of Sciences
Institute of Oriental Studies

EASTERN ANALYTICS

Issue 4, 2016

Moscow
2017

Российская Академия наук
Институт востоковедения

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 4, 2016

Москва
2017

Ответственный редактор выпуска — А. В. Акимов

Редактор статей на английском языке — В. М. Немчинов

ISBN 978-5-89282-741-6

ISSN 2227-5568

СОДЕРЖАНИЕ

CONTENTS

Маркарьян С.Б.[*]

Основные направления аграрной реформы в Японии

Аннотация. Автор анализирует основные направления аграрной реформы и возможности ее реального проведения. Основная цель реформы – создать сильное «агрессивное» сельское хозяйство с упором на уменьшение себестоимости сельскохозяйственной продукции без снижения ее качества, чтобы она стала конкурентоспособной на мировом рынке. Основные меры для достижения этой цели – расширение размеров ферм, консолидация земли в крупных перспективных хозяйствах, прекращение многолетней политики регулирования производства риса, создание продукции с высокой долей добавленной стоимости, повышение доходов фермеров, значительное увеличение экспорта продукции, содействие развитию и внедрению новых более продуктивных сортов культур, пород скота и птицы, новых трудо-сберегающих технологий производства, включая робототехнику и информационные технологии, изменение деятельности системы сельскохозяйственных кооперативов с целью создания фермерам условий для повышения конкурентоспособности и сельскохозяйственных доходов.

Ключевые слова: фермер, сельскохозяйственный доход, обрабатываемая земля, экспорт сельскохозяйственной продукции, рис, издержки производства, мелкие хозяйства, сельскохозяйственные кооперативы.

Необходимость реформирования аграрного сектора выявилась практически сразу после проведения земельной реформы конца 1940-х годов, в результате которой были ликвидированы феодальные пережитки, и установилась система мелкотоварного хозяйства на собственной земле. Благодаря огромной государственной помощи (финансирование и льготное кредитование отрасли, низкие налоги на сельскохозяйственные земли, устанавливаемые государством высокие цены на сельскохозяйственную продукцию, защита от конкурирующего импорта и пр.) были созданы условия для становления технически оснащенного производства. В то же время именно государственная опека привела к тому, что со временем, развиваясь в условиях отсутствия конкурентной среды, в том числе и на внутреннем рынке, сегодня японская сельскохозяйственная продукция без высокой тарифной защиты не может выдержать конкуренцию на мировом рынке.

Уже в конце 1950-х годов стало ясно, что необходимо менять отраслевую структуру производства, расширять размеры обрабатываемой площади в хозяйствах, повышать производительность труда, увеличивать

[*] Маркарьян Седа Багдасаровна, доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра японских исследований Института востоковедения РАН

урожайность выращиваемых культур и продуктивность животных, снижать себестоимость продукции. Исходя из этого, правительство принимало различные меры, в том числе законодательные, чтобы создавать условия для развития отрасли в упомянутых направлениях. Но делалось это весьма медленно и непоследовательно.

И сегодня, в середине второго десятилетия нового века, когда в широких масштабах заключаются соглашения о свободной торговле (т.е. о снижении и даже ликвидации внешнеторговых тарифов), назрела серьезная необходимость безотлагательного и всеобъемлющего реформирования сельского хозяйства, о чем ярко свидетельствует реальное положение в отрасли. В течение практически всего послевоенного времени развитие аграрного сектора по многим важным параметрам показывает нисходящую тенденцию. Сокращаются обрабатывающие площади, число хозяйств, численность занятых, особенно молодых, уровень обеспечения страны отечественным продовольствием (см. таблицу); растут лишь размеры наделов на одно хозяйство, количество акционерных сельскохозяйственных компаний, объемы импорта и экспорта сельскохозяйственной продукции, а также число пожилых людей среди занятых в отрасли. Приведем некоторые цифровые показатели.

Таблица 1

Некоторые показатели развития сельского хозяйства*

Годы	1960	1970	1980	1990	2000	2014
Обрабатываемая площадь, млн.га	6,1	5,8	5,5	5,2	4,8	4,5
Посевная площадь, млн. га	8,1	6,3	5,7	5,4	4,6	4,2
Коэффициент использования земель,%	133,9	108,9	104,5	102,0	94,5	91,8
Размер земли на одно хозяйство в среднем по стране, га	0,98	1,09	1,18	1,67**	1,85***	2,54
Число сельских дворов, млн.	6,1	5,3	4,7	2,9	2,3	1,4
Число занятых, млн. чел.	11,2	8,1	5,1	3,9	2,9	2,0
Число остающихся в отрасли после окончания учебы, тыс. чел.	68****	36,9	7,0	1,8	2,1	1,8
Самообеспеченность продовольствием: а) из расчета по калориям,% б) из расчета по стоимости,%	 79 93	 60 85	 53 77	 48 75	 40 71	 39 64

Доля с/х дохода в общем доходе хозяйства, %	49,4	31,9	17,0	13,8	13,1	---

* Хэйсэй 27 нэндо ногё носон но доко санко токэйхё (Статистическое приложение к докладу о положении с продовольствием, в сельском хозяйстве и в деревне за 2015 фин. г.). 2016. С. 22, 64, 65, 104, 105 .**1992, *** 2003, ****2005.

Особое внимание обращает на себя сокращение числа фермеров, работающих главным образом в сельском хозяйстве, и доля среди них пожилых людей. Так, в 1970 г. их было свыше 7 млн. человек, в 2015 – всего 1,7 млн. Доля же занятых в возрасте 65 лет и выше увеличилась соответственно с 11,8% до 64,6%. В 2015 г. в среднем в возрасте до 40 лет было всего 10% занятых. В отраслевом разрезе больше всего пожилых людей (77%) было занято в рисоводстве, **с**амое меньшее число 65-летних – в производстве молока и молочной продукции (28%), а также в свиноводстве (34%)[1].

Наиболее остро стоит вопрос о повышении уровня конкурентоспособности японской сельскохозяйственной продукции, этого, в известной мере, интегрального показателя эффективности производства. Именно на нем завязаны многие проблемы аграрного сектора, решение которых должно снизить себестоимость продукции. Это и экономия на масштабах производства, и наличие рабочей силы, и цены на материалы и оборудование производственного назначения, и методы управления, и организация производства, производительность труда, финансовые возможности и многое другое.

Разрешение этих проблем, или хотя бы их ослабление, является сутью сегодняшних преобразований в сельском хозяйстве. Они вошли составной частью в стратегию экономического роста правительства Абэ Синдзо, объявленной в мае 2013 г. Абэ заявил, что он будет стремиться превратить сельское хозяйство в перспективную отрасль, что аграрный сектор превратится в индустрию роста и станет привлекательным для молодежи. Согласно стратегии роста, сельскохозяйственные доходы за 10 лет должны удвоиться, а цена производства риса – сократиться на 40%[2]. С. Абэ высказался также и по некоторым другим конкретным проблемам, связанным с сельским хозяйством: «Кроме того, мы упраздняем систему “корректировки производства риса”, которая существовала более 40 лет. Факторы, препятствующие выходу частных компаний на сельскохозяйственный сектор, будут устранены, а фермеры смогут выращивать столько зерновых, сколько захотят, без официального контроля над предложением и спросом»[3].

---

[1] Хэйсэй 27 нэндо но доко санко токэйхё. 2016. С. 96; FY2015 Annual Report on Food Agriculture and Rural Areas in Japan. .2016. P. 19.

[2] The Nikkei. 19.02.2013; Nikkei Weekly. 26.08.2013.

[3] Япония наших дней. № 1 (19), 2014. С. 7.

Созданный в июне 2013 г. при министерстве сельского, лесного и рыбного хозяйства (далее министерства сельского хозяйства) Штаб содействия динамичному развитию сельского, лесного и рыбного хозяйства (возглавляемый премьер-министром) составил «План по активизации развития сельского, лесного, рыбного хозяйства и сельских районов», принятый в декабре 2013 г. Разработчики Плана полагают, что благодаря проведению предлагаемых мероприятий в течение десяти лет аграрный сектор должен стать сильным, а сельские районы – вызывающими восхищение своей красотой [4].

Среди первоочередных мер, которые должны улучшить положение в аграрном секторе, можно выделить, в частности, содействие увеличению размеров перспективных хозяйств, изменение политики в области производства риса, создание условий для стабилизации доходов фермеров, привлечение в сельскохозяйственное производство торговых и промышленных компаний, разработку новых сортов культур и технологий производства, корректировка деятельности сельскохозяйственных кооперативов, для чего, в частности, планируется внести поправки в Закон о сельскохозяйственной земле (1952 г.), в Акт о земельных комитетах и в Закон о сельскохозяйственной кооперации (1947 г.) [5].

Ниже будут рассмотрены конкретные изменения в аграрной политике, которые наметило и частично уже проводит правительство и которые, по его мнению, будут способствовать повышению эффективности сельскохозяйственного производства и его конкурентоспособности.

Проблема увеличения размеров хозяйствования.

Экономия на масштабах производства – очень важная составляющая снижения себестоимости продукции и соответственно повышения эффективности производства. Однако, как свидетельствует статистика (см. таблицу), хотя за полвека средний размер хозяйства в Японии вырос всего вдвое (для сведения отметим, что для снижения себестоимости возделывания риса на затопляемых полях средний размер площади должен быть порядка 15 га), он оставался в несколько раз меньше европейского, уступая несчетное число раз сельскохозяйственным угодьям в США или Австралии. Такое положение было обусловлено как природно-географическими, так и социально-экономическими и историческими факторами: незначительная доля пригодных для сельского хозяйства земель; расположение на равнине лишь пятой части обрабатываемых площадей; господствующий рельеф – террасированные поля, расположенные часто на крутых склонах; мелкое землепользование, существовавшее еще

---

[4] Хэйсэй 25 нэндо Сёкурё, ногё, носон-но доко (Доклад о положении с продовольствием, в сельском хозяйстве и в деревне в 2013 фин. г.). Токио. 2014. С. 10, 11.

[5] Kyodo, 25.06.2014.

с феодальных времен и законодательно закрепленное в течение первых десятилетий после проведения послевоенной реформы (что было сделано с целью недопустить восстановления крупного землевладения в его прежнем виде).

Ряд мер, принимаемых правительством для увеличения размеров индивидуальных хозяйств, приводили к постепенному сокращению числа мелких ферм, имеющих до 1 га обрабатываемой земли, и росту – имеющих 5 га и более. Но все это по ряду причин, в том числе и политических, происходило очень медленно. Этот рост продолжается и в настоящее время (главным образом за счет аренды земли). Так, за 2005–2015 гг. на Хоккайдо[6] уменьшилось число хозяйств размером до 50 га, и выросло – имеющих от 50 до 100 га земли – на 3%, от 100 га и выше – на 66%. В остальной Японии на треть уменьшилось число хозяйств размером менее 5 га, но выросло на 25% размером от 5 до 20 га, на 160% – от 20 до 50 га, на 235% – размером от 50 до 100 га, свыше 100 га – на 165%[7]. Постепенно сельскохозяйственная земля сосредоточивается в руках так называемых основных хозяйств (*сюгё нока, в английском варианте – business farmers*), в которых сельскохозяйственный доход составляет не менее половины общей суммы дохода и есть хотя бы один член семьи моложе 65 лет, работающий в сельском хозяйстве не менее 60 дней в году. Это – индивидуальные хозяйства, или оформленные как сельскохозяйственные компании, или другие юридические лица, владеющие землей или пользующиеся ею, или обрабатывающие ее по контракту, некоммерческие организации и пр. В 1995 г. в распоряжении таких хозяйственных единиц было 17% обрабатываемой земли, в 2015 г. – уже больше половины (50,3 %).

Для того, чтобы доля земли в руках таких активных участников сельскохозяйственного производства поднялась до 80% (что предусмотрено в базисном плане развития отрасли на 2025 г.), правительство включило в упомянутый выше План реформ создание в префектурах региональных контролирующих структур (*ноти тюкан канри кико*)[8]. В английском переводе их называют банками – farmland integrated banks, для удобства можно называть их земельными банками и по-русски. Они призваны играть роль посредников: брать землю в аренду, улучшать инфраструктуру (что потребует серьезных вложений, ибо уже, например, пятая часть ирригационного оборудования на затопляемых полях превысила стандартный период его эксплуатации), и сдавать в аренду тем, кто сможет ее эф-

[6] Японская статистика всегда выделяет Хоккайдо, когда речь идет о размерах хозяйств. Этот остров начал осваиваться лишь в конце XIX в. и в отличие от остальной Японии там было сравнительно много свободных земель для сельскохозяйственных нужд.

[7] Хэйсэй 27 нэндо….токэйхё. С. 19.

[8] Хэйсэй 25 нэндо сёкурё…доко. 2014. С. 13.

фективно использовать. В 2014 г. уже во всех префектурах действовали эти органы. В аренду было взято 29 тыс. га сельскохозяйственной земли, которые затем должны будут предложены перспективным хозяйствам[9]. Следует иметь в виду, что создавать большие участки земли в японской действительности – занятие довольно сложное, ибо, как правило, замельный надел хозяйства состоит зачастую из нескольких участков (так сложилось исторически), которые отстоят друг от друга иногда на большом расстоянии, к тому же, их форма бывает весьма причудливой[10].

Земельные банки призваны также заниматься и проблемой неиспользуемых (заброшенных) земель[11]. В настоящее время это примерно 400 тыс. га (в 1980 г. их было 123 тыс. га). Они не только зарастают сорняками, что негативно сказывается на соседних посевах, но и подвергаются набегам диких животных. Наличие таких земель – непозволительная роскошь в стране, где обрабатываемая площадь, будучи изначально очень небольшой (максимально 16% территории, сейчас 12,4%), продолжает сокращаться.

Для разрешения проблемы заброшенных сельскохозяйственных земель, министерство сельского хозяйства предлагает изменить систему их налогообложения. Тем более, что почти половина их (46%[12]) принадлежит лицам, не являющимися сельскохозяйственными производителями, и эти собственники, получив землю по наследству и, платя минимальные налоги (обрабатываемая земля облагается налогом из расчета 1,4% ее стоимости), надеются продать ее за хорошую цену государству или частным компаниям для проведения дорог или строительства торговых центров[13]. Министерство сельского хозяйства совместно с министерством внутренних дел представили проект о повышении налогообложения на сельскохозяйственные земли вдвое. Он должен войти в силу в 2017 г. На очереди – изменение налога на наследство.

В этой связи встает проблема реформирования земельных комитетов, деятельность которых подвергается серьезной критике. Комитеты были созданы для осуществления сделок с землей (с 2009 г. им вменили в обя-

---

[9] Хэйсэй 27 нэндо сёкурё ногё носон но доко (Положение с продовольствием, в сельском хозяйстве и в деревне в 2015 фин. г.). 2016. С. 18.

[10] Приведем конкретный пример сертифицированного рисоводческого хозяйства (имеющего заверенный муниципалитетом сертификат о плане расширения хозяйства) в префектуре Т, городе Н: площадь – 16 га, число участков – 70, средний размер одного участка – 0,23 га, до самого дальнего участка – 5 км (Хэйсэй 25 нэндо…доко. 2014. С. 73).

[11] Забрасывание земель происходит из-за старения населения, отсутствия наследников, которые хотели бы заниматься сельским хоязйством, из-за политики правительства сокращения площадей под рисом.

[12] Несколько более 30 % их числа находится во владении товарных хозяйств и примерно 23 % - принадлежит нетоварным // FY2013 Annual Report…2014. P. 10.

[13] The Nikkei. 10.09.2014.

занность проводить и обследование сельскохозяйственных земель). В частности, в случае купли-продажи земли комитеты должны давать рекомендации руководителям префектур и местной администрации о возможности использования обрабатываемой площади не для сельскохозяйственных нужд. Основные претензии к комитетам – формальное отношение их членов к своим обязанностям.

Комитеты имеются во всех муниципалитетах и располагаются в административных зданиях. В их составе – 3-4 человека, избранные местными фермерами. Они, как правило, имеют одновременно и другую работу и не очень благосклонно относятся к тем, кто собирается заняться сельским хозяйством. Члены комитета обычно действуют весьма сплоченно, часто имеет место ротация одних и тех же людей. По правилам, состав комитетов должен обновляться каждые три года, но этого обычно не происходит (в префектуре Тиба, например, этого не было с 1996 г.). Как заявил директор НИИ глобальных исследований Ямасита Кадзухито, земельные комитеты не могут принимать объективные решения из-за тесных отношений с участниками сделок[14].

Приведем наглядный пример «эффективной» деятельности одного такого комитета. Руководитель сельскохозяйственной компании «Echigo Farm» для получения разрешения на покупку земли подал заявление в земельный комитет, где ему посоветовали обратиться в префектуру, откуда его послали в региональное отделение министерства сельского хозяйства, которое его направило обратно в земельный комитет. В результате лишь через шесть месяцев комитет только собирался приступить к рассмотрению этого вопроса. В 2011 г. комитеты одобрили на 30% меньше сделок с землей, чем это было пять лет назад[15].

Правительство полагает, что по новому законодательству более чем половина членов этих комитетов должна быть представлена основными хозяйствами, члены которых профессионально занимаются сельским хозяйством. Именно они, по мнению правительства, сумеют помочь сконцентрировать обрабатываемые площади у крепких фермеров или в объединениях (организациях) с высоким уровнем производительности труда[16]. Кандидатуры на эти должности будут отбирать мэры городов. В национальных специальных стратегических зонах – в городах Ябу (преф.Хёго, является центром проведения реформы в холмистых и гористых районах) или Ниигата (центр проведения реформы в районе крупных фермерских хозяйств) вопросы, касающиеся перехода земли, будут рассматривать не комитеты, а муниципалитеты.

---

[14] The Nikkei. 12.02.2014.
[15] The Nikkei. 14.02.2014.
[16] The Nikkei. 25.06.2014.

Укрупнение размеров животноводческих хозяйств происходило гораздо быстрее, чем в земледелии, главным образом за счет увеличения численности скота и птицы на одно хозяйство. В новом веке, как и раньше, число ферм уменьшается (старение населения, мало последователей), но увеличивается количество животных на одно хозяйство. Так, например, за 10 лет (2005–2015) число молочных ферм на Хоккайдо сократилось на 24%, а число коров на одно хозяйство выросло на 22%; в остальной Японии эти цифры были соответственно 40 и 24%. Число свиноводческих ферм в целом по стране сократилось на 40%, а поголовье свиней на одно хозяйство выросло на 65%[17].

Постепенно растет число крепких хозяйств, ежегодные продажи которых превышают 100 млн. иен. В 2010 г. было 5 577 таких производителей. За 2005-2010 гг. их число выросло на 9,5%[18]. Кроме того, нельзя не отметить, что за 2005-2015 гг. число сельских дворов уменьшилось с 2009 тыс. до 1377тыс., в то же время выросло число всякого рода объединений – юридических лиц, особенно увеличилось число акционерных компаний-корпораций – больше чем вдвое[19].

Уже более 10 лет дискутируется проблема внедрения в аграрный сектор промышленных (пищевых, сельскохозяйственного машиностроения и пр.) и торговых компаний. Местные органы власти приветствуют их появление, ибо считают, что сельское хозяйство нуждается во «вливании свежей крови». В 2003 г. правительство выделило особые зоны «дерегулирования», где на арендованных у муниципалитетов землях (которая предварительно была куплена или арендована у крестьянских хозяйств) они (а также некоммерческие организации) могли заняться сельскохозяйственным производством. Сейчас эта система действует на всей территории страны. Кроме того, несельскохозяйственные фирмы получили право становиться членами сельскохозяйственных компаний (с ограниченным числом акций). Но они хотят не арендовать, а покупать землю (согласно закону о сельскохозяйственной земле 1952 г., владеть ею имеют право только фермеры). Но против этого резко выступают сельскохозяйственные организации и парламентское аграрное лобби, заявляя, что в условиях неблагоприятной конъюнктуры фирмы могут начать использовать обрабатываемую землю не по назначению. Правительство пока воздерживается от принятия радикальных мер, постепенно лишь несколько смягчая соответствующее законодательство.

Так, в 2009 г. поправки к закону о сельскохозяйственной земле увеличили сроки аренды земли несельскохозяйственными фирмами с 20 до 50 лет,

---

17 Подсчитано по FY2015 Annual Report on…2016. P .24.

18 Economy. № 18. 04.02.2014//www.japanforum.jp/en/archives/economy/pt20140204184909,html

19 Хэйсэй 27 нэндо…токэйхё.С. 19.

разрешили аренду любой земли, а не только предоставляемой муниципалитетами (которые, как правило, отдавали в аренду заброшенные участки или не очень удобно расположенные). Кроме того, ранее несельскохозяйственные фирмы могли иметь только до 25% акций сельскохозяйственных компаний, даже если они покупали их продукцию, теперь же – свыше 50%. Если же арендатор использует полученную землю не для занятия сельским хозяйством, он подвергается штрафу в размере до 100 млн. иен. После изменений, внесенных в закон о земле в 2009 г., внедрение несельскохозяйственных компаний в аграрный бизнес активизировалось: в 2010 г. их насчитывалось всего 364, на июнь 2015 г. – 1898[20].

Дальнейшие послабления правил для участия несельскохозяйственных компаний в аграрном производстве произошли в сентябре 2016 г. В соответствии с ними две японские фирмы «Накабаяси» и «Санъё Амнак» 1 сентября после предварительных переговоров получили разрешение на покупку сельскохозяйственной земли с целью повышения эффективности производства сроком на пять лет в г. Ябу непосредственно у фермеров. Фирма «Накабаяси» уже выращивает чеснок на ранее арендованном здесь участке в 4,5 га, чтобы предоставить фермерам работу в межсезонье. Фирма покупает примерно 1 га из этого участка для проведения работ по улучшению земли и выращивания там других культур. Вторая компания увеличивает в венчурном предприятии число своих акций (сверх установленного ранее лимита в 50%) для покупки земли, чтобы установить там оборудование для полировки риса[21].

Интенсификация использования сельскохозяйственных земель в настоящее время идет главным образом за счет роста урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности в животноводстве, а также развития производства в закрытом грунте. И это положение подкрепляется имеющимися статистическими данными[22]. Кроме того, в Японии, например, благодаря природным условиям можно было снимать по два и даже по три урожая в год. Однако постепенно в связи с нехваткой рабочей силы и изменением технологии производства (например, при выращивании риса начали совпадать сроки уборки урожая и высадки рассады) от такого интенсивного использования земли пришлось отказаться. Отсюда и данные о проценте использования земли (см. таблицу).

Прекращение политики сокращения посевных площадей под рисом

Этот шаг – один из важных компонентов реформирования аграрного сектора. Он должен решить две задачи: сбалансировать развитие земле-

---

[20] Хэйсэй 25 нэндо…доко. 2014. С.80; FY2015 Annual Report…P. 20.

[21] The Nikkei. 28.09.2016.

[22] Хотя надо признать, что в последнее время рост урожайности в среднем по стране идет очень медленно.

дельческих отраслей и создать более благоприятные условия для развития крепких хозяйств.

Политика сокращения площадей под рисом – *гэнтан* (а затем и его производства) была введена с начала 1970-х гг. в связи с сокращением потребления риса и желанием удержать цену на него на высоком уровне[23]. Производителям было предложено вместо риса выращивать другие необходимые для страны культуры (например, пшеницу). Хозяйства, работающие по этой программе, получали поощрительные субсидии для повышения производительности труда и снижения издержек производства при выращивании альтернативных рису культур (размеры таких субсидий колебались по годам в зависимости от доходов от выращивания риса). Те же фермеры, которые отказывались выполнять эту программу, подвергались штрафу (это правило действовало до 2010 г.). Всего за 1971–2013 гг., по данным министерства сельского хозяйства, на *гэнтан* было потрачено 8 трлн иен.

В целях повышения эффективности сельскохозяйственного производства правительство Либерально-демократической партии (ЛДП) предполагало принять решение о предоставлении субсидий и других льгот лишь перспективным хозяйствам, но, проиграв в 2009 г. выборы, вернулось к этой идее, лишь вновь придя к власти в конце 2012 г. В конце октября 2013 г правительство объявило о пересмотре системы субсидий, о сокращении их общего размера и дополнительном предоставлении их тем, кто выращивает рис для переработки на муку или на корм для скота. В частности, с 2014 г. предполагалось сократить размер выплат с 15 тыс. иен за 0,1 га до 7,5 тыс. и предоставлять их только сравнительно крупным хозяйствам (на Хоккайдо с площадью не менее 10 га, в остальной Японии – не менее 4 га, юридическим лицам, образованных в рамках поселений, – не менее 20 га)[24].

Безусловно, политика импортозамещения имела определенные положительные результаты: в стране увеличилось производство пшеницы и ячменя, кормовых культур. Но при этом следует иметь в виду, что высокие цены на рис, которые получали производители, увеличивая доходы крестьянских хозяйств, одновременно негативно влияли на создание сравнительно крупных ферм, ибо мелкие нерентабельные хозяйства-совместители[25], составляющие свыше 60% рисопроизводителей, продол-

---

[23] Следует иметь в виду, что цены на сельскохозяйственную продукцию, покрывающие издержки ее производства, в течение десятилетий устанавливало государство. Но, если вначале это было необходимо для поддержания доходов фермеров, то впоследствии этого уже не требовалось, и фактически правящая партия, повышая доходы производителей, «покупала» свой электорат.

[24] The Nikkei. 24.10.2013; Хэйсэй 25 нэндо…доко. 2014. С. 14, 15.

[25] Так называются фермерские хозяйства, которые получают свои доходы либо главным образом, либо частично за счет работы в других отраслях экономики.

жали выращивать рис и продавать его по высокой цене (что было выгоднее, чем сдавать землю в аренду), а профессионально занимающиеся сельским хозяйством фермеры теряли возможность расширить обрабатываемые площади и поэтому часто негативно относились к этой программе[26]. Не были довольны и потребители, которые несли двойную нагрузку: покупали рис по высокой цене и платили налоги, которые шли на субсидии, выплачиваемые за выполнение этой правительственной программы. Политика *гэнтан*, нацеленная на сохранение высокой цены на рис, имела еще один негативный результат. Как сообщает научный руководитель Института глобальных исследований Кэнон Ямасита Кадзухито, в государственных и префектурных НИИ и опытных станциях явно не приветствовалась работа по выведению высокоурожайных сортов риса, внедрение которых смогло бы снизить издержки производства этой культуры[27]. Программа *гэнтан* сохраняется и в настоящее время, хотя уже принято решение, что она будет ликвидирована окончательно в 2018 г.

Преобразования в системе сельскохозяйственной кооперации

Речь идет о структурных изменениях в деятельности системы сельскохозяйственных кооперативов (ее бренд известен в мире как JA), в том числе ее высших эшелонов: ее руководящем органе, который определяет стратегию всей системы и ее деятельность – Центральном совете сельскохозяйственных кооперативов (сокращенно по-японски его называют *Дзэнтю)* и о ее главной экономической организации – Всеяпонской федерации сельскохозяйственных кооперативов – *Дзэнно*.

Система сельскохозяйственных кооперативов имеет три ступени: первичные кооперативы – региональные федерации – всеяпонские федерации. С самого начала своего формирования кооперация охватывала фактически всех сельскохозяйственных производителей и обслуживала их во всех сферах производственной деятельности и повседневной жизни. Кооперативы доминировали в аграрном секторе. Они фактически были монополистами в области сбора и продажи производимой фермерами продукции и в сфере снабжения их средствами производства и товарами повседневного спроса, играли большую роль в кредитовании хозяйств. Государство оказывало большую помощь в их деятельности и одновременно именно через них проводило аграрную политику в деревне. В течение многих десятилетий связь между правящей партией, министерством сельского хозяйства и кооперативами была очень тесной. Однако сегодня деятельность кооперативных организаций зачастую вызывает

---

[26] Как сообщает «Japan Times» (06.11.2013), примерно 26 % площадей под рисом принадлежит тем, кто отказался участвовать в этой программе сокращения производства риса.

[27] www.japanpolicyforum.jp/en/archives/economy/pt20140204184909.html

нарекания и фермеров, и первичных кооперативов, и министерства сельского хозяйства, и правительства.

Особое недовольство вызывает их деятельность по снабжению хозяйств средствами сельскохозяйственного производства (высокими ценами на них) и сбыту их продукции. Претензии предъявляют, как правило, эффективно работающие фермеры. Например, при продаже риса кооперативы смешивают продукцию разных производителей, и выращивающие продукт высокого качества теряют на этом. Комиссия по справедливым сделкам не раз отмечала неконкурентное поведение кооперативов, которые, например, отказываются продавать семена своим членам или предоставлять им кредит, если те не покупают у них товары производственного назначения (например, удобрения), или которые не разрешают фермеру пользоваться складскими помещениями и упаковочным оборудованием, если он продает свой продукт вне кооперативной сбытовой линии[28].

Недовольны фермеры и работой распространителей сельскохозяйственных знаний – служащих кооперативов, о чем говорят опросы общественного мнения: число таких инструкторов постоянно сокращается, а их советы часто не выдерживают критики. Глава сельскохозяйственной компании в г. Митоё (преф. Кагава) жаловался, что они не видели сельскохозяйственного инструктора здесь в течение последних семи лет[29].

Отношение фермеров к деятельности кооперативов фиксировалось и в официальном издании – ежегодном отчете министерства сельского хозяйства: «В частности, многие сельскохозяйственные кооперативы медлят с реформированием своих операций, особенно касающихся продажи продукции и покупки нужных материалов, и фермеры все чаще говорят о том, что “получают мало выгод от услуг сельскохозяйственных кооперативов”»[30]. В докладе комиссии по вопросу о необходимости изменений в структуре и деятельности системы сельскохозяйственных кооперативов, созданной при министерстве сельского хозяйства, говорится, что «эта система существует только, чтобы поддерживать саму себя»; и далее «эту систему критикуют не только потому, что она мешает реформировать сельское хозяйство, но и потому, что она негативно сказывается и на всей экономике в целом, в частности, прилагает мало усилий для создания крепких хозяйств, концентрируя свои приоритеты на защите мелких ферм, члены которых заняты одновременно и в других секторах экономики»[31].

Среди негативных сторон сельскохозяйственной кооперации надо отметить также высокий уровень управленческих расходов, недостаток квали-

---

[28] The Japan Times. 10.09.2014; Иомиури симбун.19.01.2011.

[29] Factsanddetails.com/japan/cat24/sab159/item1806.html

[30] FY2003 Annual Report on Food Agriculture and Rural Areas. 2004. P. 12.

[31] Иомиури симбун. 16.01.2011//www.factsanddetails/com/japan/cat24/sab159/item1806.html

фицированных кадров, несменяемость в течение ряда лет руководящих лиц, совмещение ими нескольких постов (работая в кооперативе, они являются одновременно деревенскими старостами, мэрами малых городов, членами городских и сельских собраний, занимают должности и в вышестоящих кооперативных организациях). Другими словами, в стране сформировалась своего рода кооперативная бюрократия, заинтересованная в этих организациях, прежде всего, как в источнике своих доходов, а не в том, чтобы они приносили пользу их членам. Высокие цены на сельскохозяйственную продукцию и средства сельскохозяйственного производства обеспечивали кооперативам большие комиссионные. Привыкнув к своему монопольному положению на рынке сельскохозяйственной продукции и вообще в деревне, кооперативы не хотели ничего менять и не сумели ответить на вызовы нового времени, когда аграрный сектор оброс еще множеством дополнительных проблем в рецессионные 1990-е годы.

Могущественная система кооперативов, на которую не распространяются правила антимонопольного закона, и которая не подлежит проверке агентства финансовых услуг, будучи монополистом на рынке, предотвращает конкуренцию и является помехой для инициативной работы индивидуальных фермеров и первичных кооперативов. Поэтому не приходится удивляться, что некоторые кооперативы по своей инициативе ищут более выгодные каналы сбыта или продают продукцию непосредственно в супермаркеты и таким образом повышают доходы своих членов. Уже появилось довольно много примеров, когда фермеры либо в индивидуальном порядке, либо объединившись в группу, создают новые организации на кооперативных началах. Многие из них довольно быстро начинают работать достаточно успешно. А некоторые, наиболее амбициозные и имеющие финансовые возможности, начинают заниматься сельским хозяйством и за границей[32].

В течение многих десятилетий связка между правящей партией и сельскохозяйственными кооперативами была весьма тесной. И производителей и кооперативы устраивали высокие цены на сельскохозяйственную продукцию, которые устанавливало государство. Они покрывали издержки производства и давали возможность существовать даже самым мелким хозяйствам. Кооперативы получали хорошие комиссионные, размеры которых были непосредственно связаны с уровнем цен. Поэтому они в лице своих руководящих органов активно лоббировали в парламенте аграрную политику правительства. Последнее, со своей стороны, было заинтересовано в деятельности кооперации по организации электората ЛДП. В результате такой политики консервировалась аграрная структура, задерживалась дифференциация хозяйств, замедлялось развитие крупных рентабельных ферм, которые могли бы повысить эффективность произ-

[32] См., например, The Nikkei. 16.01.2016.

водства и поднять уровень конкурентоспособности японской продукции на мировом рынке.

Такое состояние аграрного сектора в условиях глобальной кампании по заключению соглашений о свободной торговле в настоящее время заставило правительство начать действовать более активно по поддержке только перспективных хозяйств. Еще в начале нового века был принят ряд поправок к закону о сельскохозяйственной кооперации и о Центральном сельскохозяйственном банке (один из крупнейших банков страны), направленных на поддержку крепких фермеров и сельскохозяйственных юридических лиц, чтобы те могли повышать эффективность сельскохозяйственного производства. Кооперативные же органы продолжали требовать поддержки всех слоев крестьянства и активно выступать против проведения структурных реформ, заключения соглашений о свободной торговле и, тем более, участия в Транстихоокеанском партнерстве (ТТП). Поэтому их интересы уже резко столкнулись с целями правительства. Кроме того, после введения новой избирательной системы (1996 г.), при которой кооперативы уже не всегда могли провести своего кандидата, Центральный совет сельскохозяйственных кооперативов постепенно начал терять свою привлекательность для правительства и с точки зрения обеспечения электората ЛДП. Тем более, что постоянно сокращается и численность сельского населения.

Таким образом, бюрократическая вертикаль системы сельскохозяйственных кооперативов в настоящее время в полной мере уже перестала удовлетворять и первичные кооперативы, и их рядовых членов, и правительство[33]. Рабочая группа правительства по подготовке новой стратегии экономического роста даже предлагала вообще ликвидировать *Дзэнтю,* но в связи с агрессивным настроем со стороны этой организации, от этой идеи пришлось отказаться. Встал вопрос лишь о его реорганизации, чтобы он не препятствовал либерализации функционирования аграрного сектора. Теперь ему предлагают в течение ряда лет добровольно трансформироваться в новую систему, при которой первичные кооперативы смогут действовать не по диктату *Дзэнтю,* а по своему усмотрению, стать более автономными и конкурентоспособными[34]. Полагали, что закон о *Дзэнтю* будет передан в парламент в конце 2014 фин. г., а к концу 2018 г. потеряет свой особый статус в соответствии с законом о сельскохозяйственной кооперации, и станет лишь обычной ассоциацией. Контроль же над первичными кооперативами перейдет либо к региональным кооперативным организациям, либо к новому контрольному учреждению.

---

[33] Подробнее о деятельности сельскохозяйственной кооперации Японии см.: Маркарьян С.Б. Япония: проблемы и перспективы сельскохозяйственной кооперации//Восток как предмет экономических исследований. Очерки, статьи, разработки. М., 2008.

[34] См.: The Japan Times. 27.01.2014.

Не меньшей критике подвергалась и Всеяпонская федерация сельскохозяйственных кооперативов – *Дзэнно*, которая не подпадает под антимонопольное законодательство, хотя играет важную роль в сбыте сельскохозяйственной продукции, главным образом риса, и контролирует 50-70% продаж средств сельскохозяйственного производства. Имея тесные связи в этой индустрии, она покупает все по высокой цене и получает большие комиссионные. Критики деятельности *Дзэнно*, видимо, недаром называют ее проклятием аграрного сектора. «В течение многих лет *Дзэнно* работала только на себя (ее годовой доход составляет. 6 трлн. иен), забывая об интересах фермеров, – считает экономист-аграрник почетный профессор университета Мияги Оидзуми Кадзунуки[35]. В министерстве сельского хозяйства провели расследование и пришли к выводу, что в Японии фермеры в 2013 г. покупали удобрения и пестициды на 20-30 % дороже, чем их коллеги в Южной Корее, хотя климатические и почвенные условия практически одинаковы в обеих странах.

Совет по продвижению реформ (консультативный орган при кабинете министров) предложил также лишить кооперативы монопольного (95%) сбора сырого молока для производства молока и масла: дать всем производителям право получать субсидии на его производство, а не только 10 выделенным государством организациям, связанным с сельскохозяйственными кооперативами; сделать так, чтобы фермеры сами решали, сколько молока производить и кому его продавать.

Но руководство вышестоящих кооперативных органов приняло предложения Совета по продвижению реформ, можно сказать, в штыки. Принимая во внимание их рейтинг среди первичных кооперативов и в целом среди населения, который все еще достаточно высок[36], комитет ЛДП по аграрным проблемам не стал рисковать, и по ряду вопросов поддержал точку зрения кооперативов[37]. Учитывая мнение партии, правительство пошло на попятный, премьер-министр согласился на более мягкий вариант реформирования *Дзэнно* по сравнению с предложенным ранее Советом, хотя, выступая на совещании по этому вопросу и говорил, что реформа деятельности *Дзэнно* должна послужить катализатором, который поможет встряхнуть весь аграрный сектор: «Я хочу, – сказал Абэ, – чтобы эта организация открыла новую страницу своей деятельности и возглавила фундаментальные реформы. В результате, в частности, если раньше *Дзэнно* должна была провести модернизацию в течение одно года, то те-

---

[35] The Japan Times. 29.11.2016.

[36] Достаточно напомнить, что в январе 2015 г. кооперативы сумели провалить кандидата от ЛДП на пост губернатора префектуры Сага, а в июле 2016 г. ЛДП потеряла пять из шести мест в сельскохозяйственном районе Тохоку // Japan Times. 04.02..2015; 29.11.2016.

[37] Коидзуми Синдзиро (сын бывшего премьера Коидзуми Дзюнъитиро), который формулировал предложение партии, признался репортерам, что ему было очень трудно соблюсти баланс между ожиданиями правительства и желаниями *Дзэнно*.

перь временные рамки были сняты, ей предложили приложить серьезные «добровольные» усилия для реформирования. Не прошло и предложение Совета сократить наполовину кредитный бизнес в течение трех лет. Теперь *Дзэнно* должна лишь разрешить своим подопечным кооперативам более серьезно отнестись к своим сбытовым операциям[38].

В то же время правительство согласилось с предложением Совета о том, чтобы все молочные фермы получали субсидии независимо от того, кому они продают молоко, а не только те, которые это делают через кооперативы. Конкурентная среда даст возможность фермерам получать более высокую цену за свой товар[39]. Кроме того, комитет ЛДП предложил министерству сельского хозяйства периодически публиковать цены на сельскохозяйственное оборудование и производственные материалы (удобрения, химикаты и пр.) в Японии и за границей, а также в разных районах страны[40]. Располагая такими сведениями, фермеры смогут потребовать у своих кооперативов покупать более дешевый товар.

Ряд других мер по снижению себестоимости сельскохозяйственной продукции

Так, в частности, в министерстве сельского хозяйства на повестке дня стоит проблема о **снижении цен, которые японские фермеры платят за товары производственного назначения**. Выступая по этому вопросу в марте 2016 г. на заседании аграрного комитета нижней палаты парламента министр сельского хозяйства Морияма Хироси заявил, что министерство наметило в 2017 фин. г. изучить рынок концентрированных кормов и в случае необходимости настаивать на реструктурировании производства и консолидации компаний этого сектора. Со своей стороны, председатель японской Ассоциации производителей кормов Сикама Тихиро согласился, что отрасль нуждается в перестройке и что он надеется, что соответствующий проект будет подготовлен совместно с правительством. Сложность заключается в том, что в этой отрасли очень много мелких и средних предприятий. Всего имеется 65 производителей кормов, которые выпускают почти 16 тыс. наименований этой продукции. Как свидетельствует Сикама Тихиро, в Южной Корее их, например, в десять раз меньше. Снижение спроса за последнее время привело к тому, что все старались производить широкий ассортимент продуктов, но в незначительных количествах. В результате загрузка мощностей в 2014 г. составила 93% (в Ю. Корее – 237%), на 21% ниже, чем в 2003 г. В результате цены на корма в Японии на 10-20% выше[41]. А, как известно, доля кормов

---

[38] The Japan Times. 29.11.2016.
[39] The Nikkei. 26. 11.2016; 01.02.2017.
[40] The Nikkei. 26.11.2016.
[41] The Nikkei. 10.03.2016.

в издержках производства животноводческой продукции весьма большая. В производстве говядины она составляет 41,4%, молока – 46,0%, для содержания несушек – 66,4%, при откорме свиней – 66, производстве бройлеров – 64,8%[42].

Примерно такое же положение и с производителями удобрений. – в Японии их производят 20 тыс. фирм против 5,7 тыс. в Ю. Корее. В связи с этим аграрный комитет ЛДП и правительственный совет по проблеме конкурентоспособности разрабатывают меры для снижения цен на эти средства сельскохозяйственного производства[43].

Снижение цен на средства сельскохозяйственного производства, в свою очередь, должны привести к повышению **доходов фермеров**, что, как уже говорилось, также было заложено в стратегии экономического роста Абэ Синдзо. В последние годы в качестве приоритетного фактора роста доходов фермеров правительство считает создание продукции с высоким уровнем добавленной стоимости. Еще в 2011 г. был принят закон, по которому занятые в сельском, лесном и рыбном хозяйстве могли получать субсидии или кредиты, если они начинали совмещать производство продукции с ее переработкой (обработкой) и продажей, создавать новые продукты (например, осуществляя утилизацию биомассы на местных перерабатывающих предприятиях, или производить экопродукт). Соединение двух или нескольких производственных процессов в одном хозяйстве японцы окрестили словами «создание шестой отрасли» *(дайрокудзи* сангёка). Слово «шесть» появилось у них путем сложения цифрового обозначения трех секторов экономики – первичного, вторичного и третичного: 1+2+3=6[44].

Для расширения этой программы в 2013 г. был создан государственно-частный Инновационный фонд для сельского, лесного и рыбного хозяйства. Для получения пособий или другую помощь (например, новые каналы сбыта) из этого фонда необходимо иметь сертификат, одобряющий бизнес-план данного хозяйства и свидетельствующий о начале соответствующей деятельности. Число хозяйств, имеющих эти сертификаты, увеличивается достаточно быстро – за пять лет с 2011 по 2015 гг. почти в три раза. Главным образом речь идет о соединении процессов производства, переработки и непосредственной продажи потребителю. Наиболее активно за это взялись в овощеводстве (32%), плодоводстве (18%), в рисоводстве и животноводстве (по 12%)[45]. В стратегии экономического роста Абэ Синдзо указывалось, что правительство стремится активизировать

---

[42] Хэйсэй 23 нэндо …но доко санко токэйхё. 2012. С. 54.

[43] The Nikkei. 10.03.2016.

[44] Это понятие ввел почетный профессор Токийского университета Имамура Нараоми.

[45] Хэйсэй 27 нэндо сёкурё ногё носон но доко (положение с продовольствием, в сельском хозяйстве и деревне в 2015 фин. г.). 2016. С. 15.

усилия по превращению сельского хозяйства в шестую отрасль и увеличить объем продаж к 2020 г. с 1 трлн. иен до 10 трлн. иен[46]. Хотя в целом процесс развития шестой отрасли идет достаточно медленно, перспектива для него, безусловно, есть, ибо население с каждым годом постепенно отходит от традиции семейной трапезы дома, все чаще посещает кафе и рестораны и покупает полуфабрикаты и готовую продукцию, особенно это относится к семьям, состоящим из одного или двух человек, а численность таких семей растет довольно быстро.

Приветствуется также и получение дополнительных доходов фермеров за счет ведения органического сельского хозяйства, а также организации кафе и ресторанов местной кухни, магазинов, гостиниц для «аграрных» туристов. И, конечно, большую роль в доходах фермеров продолжают играть государственные субсидии. В Японии, по данным OECD, они составляют примерно 50% сельскохозяйственных доходов[47].

Среди мер, которые правительство принимает или собирается принять для компенсации потерь, которые могут понести сельскохозяйственные производители в связи с ратификацией соглашений о свободной торговле, нельзя не упомянуть страхование их доходов. Министерство сельского хозяйства предлагает гарантировать фермерам получение 85% от суммы среднего дохода за предшествующие пять лет в случае, если он упадет до 60% от этого уровня. Эта система коснется всех видов продукции, но будет применяться в отношении только тех фермеров, которые смогут показать свои доходы. Это предложение будет рассматриваться на текущей сессии парламента в 2017 г.[48]. Существующая в настоящее время система компенсаций (ежегодно государство выделяет на это сумму в 90 млрд. иен) распространяется только на ущерб от стихийных бедствий и при этом исключает потери производителей листовых овощей. Хотя в настоящее время соглашение о ТТП в предполагаемых параметрах вряд ли будет существовать, Япония в любых случаях будет стремиться участвовать в соглашениях, связанных в том или ином виде со свободой торговли.

В соответствии со стратегией роста абэномики за счет развития аграрного сектора министерство сельского хозяйства опубликовало программу увеличения **экспорта продукции** сельского, лесного и рыбного хозяйства к 2020 г. до 1 трлн. иен, а к 2030 г. – до 5 трлн. иен. В проекте предусмотрено улучшение качества мясной и молочной продукции благодаря использованию отечественных кормов, а также экспорт продукции разных префектур под единой маркой «Японский бренд», чтобы исключить внут-

[46] The Nikkei.06.06.2013; 26,08.2013.

[47] По этому показателю Япония стоит на третьем месте в мире после Норвегии и Швеции // The Japan Times. 03.08.2014.

[48] The Nikkei. 01.10.2016.

реннюю конкуренцию[49]. В последние годы экспорт сельскохозяйственной продукции растет[50], и, возможно, его предполагаемая цифра в 1 трлн. иен будет достигнута ранее намеченного срока, поскольку японские продукты, несмотря на дороговизну, пользуются спросом за границей, прежде всего за хорошее качество. Но при этом надо иметь в виду, что для увеличения сельскохозяйственного экспорта в серьезных масштабах они должны стать менее дорогими (ибо пока они доступны лишь ограниченному числу потребителей), а технология их производства – отвечать мировым стандартам GAP (хорошей сельскохозяйственной практики[51]).

Далеко не последнее место среди факторов, составляющих потенциал сельскохозяйственного производства, занимает рабочая сила, **человеческий ресурс**. В начале статьи уже говорилось о резком сокращении числа занятых в отрасли и их быстром старении. Хотя ежегодно в сельское хозяйство приходят так называемые новые фермеры (наследники и занятые ранее в других отраслях экономики), но из них в возрасте до 40 лет бывает не более 13-15 тыс. человек. И надо при этом иметь в виду, что в течение пяти лет примерно 30 % этих новых фермеров по тем или иным причинам расстаются с сельским хозяйством. В 2014 г. в отрасли работало около 58 тыс. «новых фермеров». Молодые люди, пришедшие в сельское хозяйство после окончания любого учебного заведения (от школы до университета), для начала бизнеса пользуются разного рода поддержкой со стороны центральных и местных органов власти. Но конкретных предложений правительства для привлечения молодежи в аграрный сектор, чтобы стал он для молодежи «привлекательным», пока нет.

Но зато «Сельское хозяйство в Японии перестало быть мужским бизнесом. Женщины увеличивают свое присутствие в японских сельских локальных обществах, где традиционно доминировали мужчины,», - так начинается одна из статей в газете «Japan Times» в январе 2017 г. И действительно, все бóльший процент в числе занятых в сельскохозяйственном производстве начинают занимать женщины. Среди фермеров, считающих сельское хозяйство главным своим занятием, в 2014 г. было 43% женщин, которые начали играть ключевую роль в оживлении местного производства, в том числе в создании продуктов с более высокой добавленной стоимостью, С ноября 2013 г. был запущен так называемый проект сельских женщин («*Ногё-дзёси пуроджекто*»). Это – группы женщин (в двадцать или сорок человек) объединяются с целью создания новых продуктов и услуг. К концу года уже 93 женщины-фермеры и 10 ком-

[49] Kyodo News. 14.06.2014.

[50] Экспорт только сельскохозяйственной продукции вырос за 2005-2015 гг. с 216,8 до 443,1 млрд. иен //FY2015 Annual Report…2016. P. 9.

[51] Речь идет об осуществлении контроля над технологией в течение всего процесса производства.

паний стали участниками этого проекта. Как сообщается в официальном докладе министерства сельского хозяйства, они вносят свою крестьянскую женскую мудрость в общество, организуя совместно с представителями несельскохозяйственных компаний производство продукции с добавленной стоимостью[52]. По данным агентства Kyodo, в настоящее время число участников этого проекта превысило 500 человек[53].

В качестве одной из мер по увеличению числа сельскохозяйственных специалистов можно рассматривать и недавнее сообщение о решении совета по вопросам национальных специальных стратегических зон (председатель - премьер-министр) об изменении в 2017 г. закона об этих зонах с целью разрешить нанимать там иностранных сельскохозяйственных специалистов, имеющих университетское специальное образование в своей стране, или тренировавшиеся в Японии в качестве интернов, для работы на японских сельскохозяйственных предприятиях и фермах на трехлетний или пятилетний срок [54].

И, наконец, последний по счету, но не по важности фактор, который в той или иной степени помогает разрешить или хотя бы ослабить многие вышеозначенные проблемы. Это, конечно, **научные и технические исследования,** над которыми работают сотрудники сельскохозяйственных опытных станций и научно-исследовательских институтов. Это – создание новых высокоурожайных сортов сельскохозяйственных культур и высокопродуктивных животных, разработки новых технологий, новых машин и оборудования, т.е. того, что сказывается на росте производительности труда, сокращении необходимой рабочей силы и себестоимости продукции, а также на повышении доходов фермеров.

В официальном отчете министерства сельского хозяйства за 2013 фин. г. подчеркивается, что для создания крепкого «агрессивного» сельского хозяйства необходимо углубление научных исследований в области повышения урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности животных, создание и внедрение трудо- и энергосберегающих методов ведения хозяйства, в том числе использование информационных и коммуникационных технологий, а также проведение комплексных исследований не только в сельском хозяйстве, но и в ряде других областей – медицине[55],

[52] FY2013 Annual…P. 12.

[53] The Japan Times. 01.01.2017.

[54] The Nikkei. 11.12.2016.

[55] Например, министерству сельского хозяйства в 2013 г. было выделено 2 млрд. иен на осуществление трехгодичного проекта по созданию новых сортов риса, соя-бобов, ячменя, лука и гречихи с бóльшим количеством полезных ингредиентов, чем обычно. Эта новая продукция рассчитана на население старших возрастов. В администрации премьер-министра ее потенциальный рынок оценивается в размере 600 млрд. иен. В частности, уже ведутся работы над созданием новой линии соя-бобов с высоким содержанием бэта-

фармацевтике, инженерии, и продвижение исследовательских проектов, где междисциплинарная кооперация может быть наиболее эффективной[56].

В нашем распоряжении нет сводных данных о распространении новых сортов отдельных видов сельскохозяйственной продукции, или внедрения новых технологий производства, или нового оборудования. Но сведения о различных новшествах постоянно появляются в прессе: об ускоренном выращивании бананов в условиях очень низких температур, о роботах, которые круглосуточно собирают клубнику, аккуратно выбирая только очень спелую и красивую ягоду, о самоходном тракторе (разработанном в фирме «Кубота»), о внедрении новых технологий, позволяющих серьезно экономить на использовании воды и удобрений при беспочвенном выращивании овощей по сравнению с традиционными методами гидропоники, или о выпасе молочных коров, во время чего эти «гуляющие молочные фабрики» получают до 70 % необходимых им калорий, и т.п.[57].

Правительство, со своей стороны, прилагает усилия для укрепления базы исследований, в частности заботится об увеличении генетических ресурсов. В 2013 г. Япония ратифицировала международный договор по вопросу о генетических ресурсах для аграрного сектора с целью их сохранения и эффективного использования. Договор включает обмен информацией и торговлю ресурсами. В национальном институте агробиологических наук (Цукуба), в частности, надеются создать новую линию риса, которая может произрастать даже при более теплой погоде[58].

Несколько слов в заключение

Как было показано в статье, на повестке дня сегодняшней аграрной политики стоит очень серьезная и достаточно сложная задача – проведение в отрасли комплексных мер, в том числе структурного и организационного порядка, призванных повысить эффективность сельскохозяйственного производства и соответственно его конкурентоспособность на мировом рынке.

Даже только перечень мер, которые предлагает правительство в качестве необходимых для реформирования сельского хозяйства, не оставляет сомнения в том, что сделать в течение десяти лет все, что предложено, в условиях сегодняшних реалий, которые были показаны по ходу изложения материала, будет весьма трудно.

И речь не только об экономических возможностях, не только о том, что надо будет преодолевать бюрократическую сущность сельскохозяйствен-

---

конглицина, что снижает количество свободных жирных кислот в печени и соответственно риск сердечно-сосудистых заболеваний и диабета // The Japan Times. 25.10.2013.

56 FY2013 Annual…2014. P. 15, 19.

57 The Nikkei, 08,05, 1016; 10.11.2016; 13. 05. 2016.

58 The Nikkei Business Daily. 29.10.2013.

ной кооперации, и во многом отходить от традиционного консервативного мышления, но и о том, что эта программа поднимает серьезные социальные проблемы. Проведение радикальных мер не может не повлиять негативно на положение мелких и мельчайших хозяйств. В течение многих лет ведь они жили в тепличных условиях, под защитой государства. Конечно, большинство членов этих хозяйств давно связаны с другой работой и получают доходы из других отраслей экономики. Многие выращивают на своих миниатюрных участках рис или овощи часто только для себя, своих родственников и знакомых. Но и они вряд ли захотят расстаться со своим в известной мере «хобби», разве только, если не смогут платить высокие налоги и будут вынуждены сдать землю в аренду или продать. В любом случае расставание с землей, привычной обстановкой, с малой родиной – весьма тяжелая психологическая нагрузка, особенно для людей старшего поколения.

Несомненно, японское правительство не оставит без внимания тех производителей, которые не сумеют приспособиться к новым условиям. Не последнюю роль в этом сыграет традиционный менталитет японцев, их консервативный настрой, склонность к компромиссам, общий патерналистский дух, свойственный населению стран, относящихся к конфуцианскому ареалу.

Отдельные предложения по реформированию сельского хозяйства, преодолев серьезное сопротивление сельскохозяйственных лоббистов, уже приняты правительством. Но есть и примеры, когда намеченные сроки законодательного оформления того или иного решения по отдельным направлениям аграрной реформы не соблюдаются. Иногда это происходит по объективным причинам, иногда по политическим, как это было и раньше. От того, сумеет ли правительство создать оптимальные условия для осуществления всех намеченных решений, видимо, зависит дальнейшая судьба японской сельскохозяйственной продукции: найдет ли она свою значимую нишу в мировом сельскохозяйственном производстве.

*Мамедова Н.М.**

Изменения в промышленной политике Ирана после «Ядерного соглашения»

Аннотация. Промышленная политика в Иране является важнейшей составляющей экономического курса. В планах развития она занимает ведущее место. В разные периоды направления этой политики менялись. В статье анализируются изменения, которые происходят в промышленном развитии Ирана после отмены санкций.

Ключевые слова: Исламская республика Иран, промышленная политика, санкции, инновации.

Глобальными целями промышленной политики Ирана, исходя из положений Перспективного плана развития страны (2005–2025 гг.), Комплексного плана развития отечественной науки, программ Организации развития и модернизации промышленности при Министерстве промышленности ИРИ, можно считать следующие – обеспечение стабильного экономического роста, полной занятости, построение диверсифицированной экономики (для снижения ее зависимости от нефти), повышение конкурентоспособности отечественного производства, расширение ассортимента ненефтяного экспорта, поддержка высокотехнологичных производств, наращивание возможностей частного сектора. Эти цели, определенные в период формирования санкционного режима, остались основными после подписания СВПД (Совместного всеобъемлющего плана действий) в июле 2015 г. и его имплементации странами «шестерки» (члены СБ ООН плюс Германия) и Ираном в январе 2016 года. Однако при сохранении этих стратегических целей экономической политики в целом и промышленной политики в частности, тактические целевые установки и характер проводимой политики изменились под влиянием внутренних и внешних условий.

В период формирования санкционного режима вокруг Ирана акценты в промышленной политике были сделаны на повышение уровня самодостаточности промышленных предприятий, на использование национального капитала. Уход из страны многих крупных иностранных компаний, изоляция от мировой системы электронных банковских расчетов (SWIFT)

* Мамедова Нина Михайловна, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока Института востоковедения РАН

обострили проблему промышленных капиталовложений, усилили зависимость строительства и модернизацию действующих предприятий от государственных средств. В результате стал преобладать курс на импортзамещение.

Ужесточение санкционного режима уже в 2012/13 г. привело к падению ВВП на -6,8%, в 2013/14 г. на -1,9% (несмотря на рост цен на нефть). От санкций больше всего пострадала нефтяная промышленность: по данным ЦБ ИРИ в 2012/13 г. падение производства в ней составило -37,4%, в 2013/14 г. -8,9%, а из других отраслей наиболее сильно пострадала обрабатывающая промышленность (соответственно -8,1% и -3,6%). Сформированное новым президентом страны Хасаном Роухани (избранным в 2013 г.) правительство уже с начала 2014 г. начало переговорный процесс со странами «шестерки» о сокращении ядерной программы в обмен на снятие санкций. К этому времени стали падать цены на нефть, что еще более заставило Иран пойти на компромисс с Западом. Даже наметившееся соглашение по ядерной проблеме вызвало оживление предпринимательской деятельности, ослабление валютного и импортного контроля, привело к восстановлению в 2014 г. положительной динамики ВВП (4,3%), что внесло коррективы в формирование экономического курса. Были пересмотрены некоторые из положений нового 6-го плана (2015–2020 гг.), поэтому в окончательном варианте его должен утвердить новый меджлис, избранный в 2016 г.

Большее внимание при проведении промышленной политики стало уделяться использованию инструментов рыночной экономики – активизации частного предпринимательства, вплоть до пересмотра итогов приватизации, более активному привлечению прямых иностранных инвестиций, снижению тарифных ограничений, ослаблению валютного контроля и т. п. Определенные результаты уже достигнуты. Это заметно даже по тем индексам, которые характеризуют степень условий деятельности бизнеса, его правовой защищенности, его конкурентоспособности. По рейтингу условий для деятельности предпринимателей («Doing Business») Иран с 130 места в 2013–14 г. поднялся до 119-го в 2014–15 гг. и 118-го в 2015–2016 гг. О показательном сдвиге в экономической политике Ирана наиболее красноречиво свидетельствует улучшение положения Ирана по рейтингу глобальной конкурентоспособности («Global Competitiveness Index») – с 83 в 2014–15 гг. до 74 в 2015–16 гг.

Но нужно иметь в виду, что политика правительства Х. Роухани разделяется не всеми политическими силами в Иране. Более того, отсутствие подвижек в снятии американских санкций (помимо тех, которые содержались в Резолюциях СБ ООН), сохраняющаяся настороженность иностранных инвесторов в отношении иранского рынка, особенно в условиях замедления экономического роста в 2015–2016 гг., все чаще заставляет обращаться иранских лидеров к целям провозглашенной рахбаром (лиде-

ром) страны Али Хаменеи (в период жестких санкций) «политики сопротивления», ориентированной в большей степени на импортзамещение. Так как главными из экономических принципов концепции «политики сопротивления» являются: уменьшение финансовой зависимости от экспорта нефти, улучшение условий для предпринимательства, повышение уровня самообеспеченности и производительности ключевых секторов экономики, то и президент Ирана не отказывается от этих приоритетов. Но он рассматривает их как стимул для проведения экономических реформ, целью которых является, прежде всего, увеличение промышленного потенциала, способного обеспечить стабильный и динамичный рост всей экономики. Попытка совместить эти два направления в политике в конкретной практике проявляется в ориентации на разные отрасли. Сторонники «экономики сопротивления» ставят целью добиться самообеспеченности страны в металле, цементе, автомобилях. Для сторонников Х. Роухани стратегической целью является развитие таких экспортных отраслей как нефтехимия, энергетика, телекоммуникационные технологии.

Нефтегазовая отрасль занимает в экономике Иране ведущее место. Иран в среднем в год в последние тридцать лет добывал до 3,5-4 млн баррелей, и хотя за время исламского правления он не смог достичь уровня добычи 1970-х годов, доходы от экспорта нефти продолжали оставаться главным источником валютных поступлений и поступлений в бюджет. Даже после введения санкций на закупки иранской нефти поступления в бюджет 2012/13 г. от продажи нефти (не считая налоговых поступлений от ИННК (Иранской национальной нефтяной компании), составили 75%. В бюджете на 2014/15 г., когда снизились цены на нефть, по данным ЦБ ИРИ, доля поступлений от нефти в бюджет (без налогов ИННК) значительно уменьшилась, но оставалась весьма высокой и превысила 64%. В бюджете на 2016/17 г. предполагается снизить долю нефтяных поступлений в бюджет до 21,2%, исходя из заложенной цены в 40 долл. за барр. С 2011 г. 20% от нефтяных доходов страны стали поступать в Фонд национального развития, через который финансируются промышленные и инфраструктурные проекты. Правительство Х. Роухани в качестве одной из целей своей экономической политики ставит задачу перевода в Фонд национального развития всех нефтяных доходов.

Динамика нефтяной отрасли в значительной степени определяет и динамику всего ВВП, поэтому нефтяная политика Ирана влияет и на внутреннюю ситуацию в стране и на возможности Ирана как глобального и регионального игрока. Доходы от нефти являются основной финансовой базой реализации планов промышленного развития. Распределение нефтяных доходов объективно затрагивает интересы различных политических элит страны. В санкционный период при проведении энергетической политики команда М. Ахмадинежада делала ставку на государственные и силовые структуры, прежде всего на компании КСИР (Корпус стражей

исламской революции). Правительство Х. Роухани после Венского соглашения пытается максимально привлечь в отрасль иностранные компании, расширить участие в нефтегазовой отрасли частного национального капитала. Это, безусловно, отразится и на распределении потоков нефтедолларов, влияние КСИРа начнет уменьшаться. Нельзя исключать того, что давление элит, связанных с силовыми структурами, может привести к тому, что либерализация иранского нефтяного рынка будет носить ограниченный характер. Он будет сохраняться также и под влиянием сохраняющихся энергетических санкций США. Закон 1996 г. (известный как закон Дамато, ILSA) не отменен, и в зависимости от внешнеполитической ситуации Соединенными Штатами периодически применяется и продлевается каждые пять лет, в 2016 г. вновь продлен.

В определенной мере именно наложение санкций на нефтегазовую промышленность стало стимулом нового направления промышленной политики Ирана, связанного с объявленным лидером страны курса на «научный джихад», так как в качестве главных его целей стало внедрение инноваций в области добычи и переработки нефти и газа, их логистического сопровождения.

В 2015-2016 гг. главным направлением нефтяной политики Ирана стало восстановление уровня добычи нефти. Конечно, Иран, как и другие экспортеры нефти, заинтересован в росте цен, однако из двух вариантов – сокращения добычи нефти, на чем настаивали страны Персидского залива, и возврата своей квоты в добыче нефти, Иран выбрал второй вариант. Иран в настоящее время не считает для себя оптимальным установление суммарного потолка добычи для ОПЕК, поддерживает отмененную в декабре 2015 г. систему индивидуальных страновых квот. При составлении бюджета на 2016/17 г. даже при заложенной в бюджет цене в 40 долл. возвращение добычи на досанкционный период обеспечило ему бюджетный баланс. Восстановление уровня добычи для Ирана не менее важно, чем рост экспорта нефти. Из-за санкций Иран стал наращивать мощности своих НПЗ и перенаправил часть нефти на внутренний рынок. Проблема в настоящее время сместилась в технические возможности добычи, но снятие банковских санкций и общее ослабление санкционного режима позволило начать обновление добывающих мощностей. В первом квартале 2016 г. Ирану удалось превысить уровень добычи в 4 млн барр/сутки, (в 2011 г. добыча составляла 4,5 млн барр/сутки). Можно предполагать, что в своей нефтяной политике Иран будет в краткосрочной перспективе делать акцент на поддержание и модернизацию существующих мощностей, на освоение с помощью иностранных инвестиций новых шельфовых месторождений, а также на модернизацию действующих НПЗ (в т. ч. для повышения качества иранского бензина).

Прирост добычи нефти в значительной мере будет направляться в нефтепереработку и нефтехимию. Приоритетными проектами

на 2016/17 г., согласно заявлениям министра нефти Бижана Зангане является обеспечение сырьем нефтехимических и нефтеперерабатывающих заводов, завершение строительства одного из крупнейших в регионе нефтехимического комбината «Сетарее Халидже Фарс (Звезда Персидского залива)». Строятся заводы по переработке сверхтяжелой нефти (проекты «Хузестан» и «Ормуз»). Ориентация на политику сдерживания добычи нефти в целях приведения в соответствие спроса и предложения вероятна в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Иранская нефтегазовая промышленность продолжает оставаться привлекательной для инвесторов (даже в период санкций около 70% всех накопленных иностранных инвестиций приходилось на добывающие отрасли). В 2016 году был разработан новый порядок деятельности иностранных инвесторов в нефтегазовой отрасли, который предоставляет больше прав и льгот на добычу и участие в разделе продукции. Себестоимость добычи иранской нефти также может стимулировать местных и иностранных инвесторов, поскольку, по данным «Rystad Energy», в среднем она составляет 12,6 доллара за 1 баррель, а на некоторых месторождениях – ниже 1 доллара за баррель. В этой связи оправдана заинтересованность зарубежных и российских компаний в нефтегазовых проектах Ирана.

В экспортной политике вероятно изменение географической структуры нефтяного экспорта страны за счет роста европейских стран, что подтвердили соглашения и начавшиеся поставки нефти на европейский рынок.

Иран, по оценкам BP, на конец 2015 г. занимал 1 место в мире по запасам природного газа (18,2% мировых запасов). В постсанционный период главной задачей Ирана в энергетической политике станет увеличение присутствия на газовом рынке, в т. ч. за счет закупок технологий по производству сжиженного газа. В санкционный период основным направлением газовой политики было использование газа на внутреннем рынке – путем газификации городского и сельского населения (газифицированы почти полностью города, более 90% сельского населения), перевод ТЭС на газовое топливо, развитие химической промышленности на основе переработки газа. Смягчение санкционного режима делает наиболее вероятным использование иранского газа в региональных газовых проектах. Речь, прежде всего, идет о пуске газопровода «Мир» в Пакистан, об участии Ирана в газопроводах, проходящих через Турцию в Европу – «TANAP» и «TAP». Иран строит газопроводы в Ирак, Оман. В связи с этими проектами, проектами по строительству крупных газохранилищ Национальная газовая компания Ирана на ближайшие пять лет планирует строительство дополнительной сети внутренних и магистральных газопроводов протяжностью пять тысяч км. Это потребует увеличения мощности металлургических и трубопрокатных заводов, расширит возможности участия российских компаний в этих отраслях.

Для снижения зависимости от «нефтяной иглы» правительство Х. Роухани пытается концептуально, как было сказано выше, изменить направленность промышленного развития – с импортзамещения на экспорториентирование, главным образом, путем *развития обрабатывающих отраслей промышленности.*

Ненефтяной экспорт быстро растет, в марте 2016 г. он впервые за 60 лет превысил экспорт сырой нефти, и хотя это было связано, прежде всего, с падением цен на нефть, но факт остается фактом – ненефтяной экспорт вырос в результате развития других отраслей промышленности. Министр промышленности Ирана М.Р. Нематзаде прогнозирует рост всего ненефтяного экспорта к марту 2017 г. до 50 млрд долл., из которых сельскохозяйственная продукция составит 5 млрд долл., газовые конденсаты – около 7 млрд долл., а 38 млрд долл. составит продукция обрабатывающей и горно-добывающей промышленности. Практически одинаковые оценки структуры экспорта со значительным превышением ненефтяного экспорта дает и МВФ. Для поощрения промышленности Центральный банк Ирана выделяет ряду банков средства для кредитования промышленного производства по более низким ставкам, т. е. фактически кредиты будут субсидироваться государством через Фонд национального развития. Создан премиальный фонд для экспортеров промышленной продукции. Всячески поощряется участие иностранных инвестиций. Если в 2013 г. ПИИ (прямые иностранные инвестиции) вошли только в три проекта, то уже в 2014 г. – в 8 проектов, в 2015 г. – в 9 проектов, в 2019 г. предполагается участие в 19 проектах.

Отраслями, которые в ближайшей и среднесрочной перспективе станут давать основную долю ненефтяного экспорта, являются нефтехимия, металлургия и автомобильная промышленность. Конечно, наибольшие перспективы связаны с развитием нефтехимии. Иран является вторым после Саудовской Аравии крупнейшим производителем и экспортером нефтехимии на Ближнем Востоке. В последние годы Иран был крупнейшим экспортером полиэтилена и метанола, экспортируя почти 1 млн тонн и 1,5 млн тонн соответственно. В Иране работают более 10 государственных крупных нефтехимических комбинатов. После 2000-х годов стали строиться небольшие по объему частные заводы, оснащенные чаще всего отечественным или китайским оборудованием. Мощность действующих заводов оставляет 60 млн тонн в год, к 2025 г. предполагается их увеличить в три раза, в т. ч. за счет увеличения производства этана на осваиваемых новых фазах месторождения «Южный Парс» и более активной переработки попутного газа. Более трети произведенной продукции предполагается поставлять на экспорт. Вероятность троекратного роста очень велика, так как именно этот сегмент иранского рынка наиболее привлекателен для иностранных инвесторов – и Китая и стран Европы. В 2016 г. достигнута договоренность с немецкой «BASF» (4 млрд долл.), ведутся переговоры с немец-

кой «Linde» и японской «Mitsui» – о строительстве заводов в специальных промышленных зонах, создаваемых в последние годы, главным образом, вблизи морских портов.

Приоритетным направлением промышленной политики Иран стремится сделать металлургию, развивая производство стали на основе прямого восстановления железа. По данным Всемирной ассоциации производителей стали в Иране в 2015 г. было произведено 16,1 млн тонн стали, около половины – это сортовая сталь, используемая в строительстве. Более 4,1 млн тонн стали было экспортировано. Иран является крупнейшим производителем стали на Ближнем Востоке после Турции. В 2015 г. началась реализация программы модернизации металлургической промышленности, к 2025 году мощности по выплавке стали должны достичь 55 млн тонн. Из них – 47 млн тонн – путем прямого восстановления. Мобарекский комбинат (Исфаган) ведет строительство крупного металлургического завода по прямому восстановлению железа (800 тысяч тонн стали) в провинции Чехармехаль-Бахтияри (полностью будет введен в эксплуатацию к 2021 году).

Программа предусматривает привлечение в отрасль частных и иностранных инвестиций, реальную приватизацию действующих заводов. Например, Исфаганский металлургический комбинат, третий по объему производства в стране, пытается реализовать до 75% акций, принадлежащих компании социального обеспечения и пенсионному фонду работников металлургической промышленности.

В программы по строительству новых заводов привлекается иностранные инвесторы. Южнокорейская компания «Posco» инвестировала 1,6 млрд долл. в строительство сталелитейного завода в свободной зоне «Чабахар» мощностью 1,6 млн тонн (срок завершения – к марту 2017 года).

В период санкций из отраслей обрабатывающей промышленности наиболее пострадала *автомобильная промышленность*, наиболее зависимая от поставок компонентов. Хотя предприятий, относящихся к автопрому, в Иране более 600, фактически производство сосредоточено на 15-ти. Это – крупные предприятия, на которых занято около 87% всех занятых в отрасли и которые дают более 92% всей продукции. Около 50% промышленных предприятий страны работают на устаревшем оборудовании и нуждаются в модернизации. Но ситуация начинает медленно, но меняться. Доля добавленной стоимости в промышленном секторе, которая еще в конце 2000-х годов не превышала 15%, сейчас превышает 30%. Стоимость продажи акций автомобильных компаний на бирже составляет около 2,5% всего оборота биржи. Хотя формально автомобильные заводы были ранее включены в программы приватизации, главным акционером большинства из них является до сих пор IDRO – Организация развития и модернизации промышленности при Министерстве промышленности. Правительство отдает себе отчет, что без реального вовлечения частных

инвесторов (отечественных и иностранных) отрасль долго не сможет преодолеть последствий санкционного режима. Х. Роухани при посещении 3-й автомобильной выставки в Тегеране 1 марта 2016 г. заявил, «государство никогда не преуспевало в управлении промышленностью, в том числе автомобильной промышленностью. Она должна быть полностью приватизирована и стать конкурентоспособной». В 2015 г. в Иране было произведено около 1 млн. автомобилей (до санкций – около 1,5 млн). В 2015–2016 гг. стало очевидным замедление продаж отечественных автомобили, связанное с двумя факторами: проблема качества производимых автомобилей внутри страны и с выжидательным эффектом – иранцы надеются покупать импортные автомобили после снятия санкций. В соответствии с перспективным планом развития к 2025 году в стране должно производиться 3 млн. автомобилей, т. е. Иран может стать важнейшим региональным центром автомобилестроения.

Одной из задач политики в области автомобилестроения является повышение уровня локализации. Практически все иранские заводы представляют собой площадки для сборки иностранной автомобильной техники. К автомобилям с высокой степени локализации можно отнести модели легкового автотранспорта – «Пежо 405», «Пежо 206», «Сайпа» («Киа Прайд»), «Ситроен Ксантия». Разработанные в последние годы собственные легковые автомобили –Саманд, Рунна и Тиба представляют собой дальнейшее развитие освоенных моделей иностранных автомобилей.

В 2016 г. заключены соглашения с французскими (РСА) и итальянскими компаниями, которые вновь возвращаются на иранский рынок, главным образом, к сотрудничеству с крупнейшими иранскими компаниями – «Иран ходроу» и «Сайпа». Но это проблему локализации не ослабит.

С 2011 года в Иране началась реализация государственной программы замены устаревшего парка грузового автомобильного транспорта. Должны быть заменены более 150 тыс. грузовых автомобилей возрастом старше 35 лет, под программу выделяются льготные кредиты. Наличие из-за санкций большого отложенного спроса, изношенность автопарка, невысокий уровень автомобилизации (менее 90 машин на тысячу человек) – открывает перспективы для участия в развитии отрасли иностранным компаниям, в том числе российским на рынке грузовых автомобилей.

Пожалуй, главным направлением промышленной политики в настоящее время является попытка прорыва в разработке и использовании новейших технологий. В соответствии с целями, обозначенными в 20-летнем стратегическом плане перспективного развития страны (2005-2025 гг.), Иран к 2025 году должен стать региональным лидером в области современных технологий. Организация развития и модернизации промышленности создала в каждом подсекторе промышленности специальные компании по внедрению высоких технологий. Программы по внедрению высоких технологий предусматривают создание специаль-

ных промышленных зон (в 2014 г. велось строительство 733 новых промышленных зон)[1], индустриальных парков, активное вовлечение в них малого и среднего бизнеса. В Иране в 2010–2011 гг. Высшим Советом культурной революции разработан Комплексный план развития науки, который, считается обязательным для исполнения всеми органами власти. Согласно этого Комплексного плана к 2025г. необходимо:

- довести долю высокотехнологичной продукции до 50% ВВП,
- долю охвата населения начальным и средним образованием до 100%,
- долю поступающих в вузы до 60% в возрастной группе от 18 до 24 лет,
- долю расходов на образование до 7%, а расходов на исследования до 4% в ВВП.

Основными приоритетами в сфере развития технологий признаны: аэрокосмические технологии, информационно-коммуникационные, ядерные, нефтегазовые, нанотехнологии и микротехнологии[2].

Обзор только этих нескольких отраслей свидетельствует о главных направлениях промышленной политики Ирана в настоящее время. Прежде всего, стоит задача восстановления производственных мощностей, пострадавших от действия санкций. Дальнейший этап индустриализации находящее сейчас у власти силы видят не столько в создании условий для анклавного, независимого от мирового рынка производства, сколько в обеспечении возможностей для формирования конкурентоспособного производственного комплекса. Акцент на развитие не столько трудоемких, сколько ресурсоемких отраслей (нефтехимия, химия, металлургия) – очевиден, он отвечает возможностям и потребностям Ирана, который ставит при этом в качестве основной задачи рост продукции с высокой степенью обработки.

Снижение зависимости от нефтяной промышленности не предполагает снижения мощностей нефтедобывающей отрасли, а создание на основе доходов от нее диверсифицированной промышленности.

---

[1] www.Iran ru. 18.12. 2014

[2] Комплексный план развития отечественной науки Ирана.(на русском языке). Май 2016. (б/м). С. 14, 17-21.

*Федулов И.В.**

Проекты модернизации транспортной инфраструктуры Ирана

Аннотация. В статье предпринят анализ изменения политики Ирана в области железнодорожного транспорта. После начавшегося смягчения санкционного режима в отношении Ирана страна стремиться восстанавливать и наращивать свой экономический потенциал, в том числе путем расширения и модернизации железнодорожной системы, как одного из важнейших факторов роста транзитного потенциала. Автор останавливается на важнейших транспортных проектах, предусмотренных бюджетными программами и планами развития страны.

Ключевые слова: Транспортная инфраструктура,Железнодорожный транспорт Ирана, международные транспортные коридоры, РЖД, шестой пятилетний план, Перспективный план развития.

В санкционный период многие транспортные проекты, намеченные в планах социально-экономического развития Ирана, оказались замороженными. В наибольшей степени это коснулось таких видов транспортной инфраструктуры как железнодорожный и воздушный транспорт. Для развития воздушного транспорта главной причиной его отставания от требований современного сервиса и безопасности оказался запрет на продажу в Иран авиатехники и соответствующих услуг. Для железнодорожного транспорта ситуация усугублялась еще и тем, что его расширение и модернизация требовала больших финансовых затрат со значительными сроками окупаемости, строительства новых линий, новых логистических решений, а отключение иранских банков от системы SWIFT, фактически парализовало выполнение заключенных ранее с зарубежными компаниями соглашений, оплату импорта необходимых для модернизации дорог компонентов.

После имплементации Всеобъемлющего Договора в январе 2015 г. реализация новых железнодорожных проектов стала одним из приоритетов экономической политики правительства Роухани.

Актуальность строительства новых дорог определяется как потребностью в их расширении и модернизации для внутреннего рынка, так и потребностями превращения Ирана в региональный транспортный и транзитный центр. В настоящее время основная часть транзита осуществляется через несколько транзитных терминалов. Это – порт Бендер-Аббас – 37%, грузовой терминал «Парвизхан» (в Керманшахе) – 17,1%, терминал «Базарган»

---

* Федулов Илья Викторович, кандидат технических наук, сотрудник Института востоковедения РАН

(в Западном Азербайджане) – 6%, терминал «Башмах» (в Курдистане) – 12,7%, а также терминал «Серахс» (провинция Хорасан-Разави) – 3,8%.

Среди новых проектов к наиболее значимым следует отнести те, которые связаны с международным транспортным коридором «Север–Юг», а также экономическим поясом «Великого шелкового пути».

Оба эти проекта непосредственно касаются и интересов России, являясь одной из основ долгосрочного межгосударственного, а также регионального сотрудничества.

К проектам, непосредственно относящимся к формированию МТК «Север–Юг», соглашение по которому было подписано в Петербурге еще в 2000 г., можно отнести проект соединения железнодорожных линий Ирана и Азербайджана, который соединит и дороги Ирана и России.

Это, в первую очередь, железная дорога Казвин — Решт — Астара, соглашение по строительству которой было также подписано более десяти лет назад, в 2005 г. и еще в 2009 г. РЖД, Администрация железных дорог Ирана и Азербайджана приняли решение о создании совместной компании для реализации этого проекта[1]. Проект включал в себя строительство железнодорожной ветки длиной 170 км от азербайджанской Астары к иранским городам Астара, Решт и Казвин. Создание международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг» предполагает строительство линии Решт — Астара протяженностью 170 км. Целью проекта являлось соединение сухопутных участков МТК «Север-Юг», что позволяло значительно повысить экономическую эффективность Транскаспийского мультимодального маршрута. Предполагалось, что линия Решт — Астара (Иран) будет строиться при участии России и Ирана, а линия Астара (Иран) — Астара (Азербайджан) – при участии России, Ирана и Азербайджана. По предварительным оценкам, общий объем инвестиций в строительство участка Казвин — Решт (Иран) — Астара (Иран) — Астара (Азербайджан) составляет около 400 млн долл.[2]

Несмотря на экономическую привлекательность проекта для стран-участниц, его реализация из-за санкций против Ирана была заморожена. Сейчас стороны вновь вернулись к этому проекту. В августе 2016 г. в Тегеране состоялась встреча главы «Азербайджанских железных дорог» с министром дорог и градостроительства Ирана и генеральным директором «Железных дорог Ирана», на которой стороны договорились о необходимости построить 100-метровый железнодорожный мост через реку Астарачай, который соединит азербайджанскую Астару с иранской Астарой. Церемония закладки этого моста состоялась еще в апреле 2016 г.

По данному маршруту предполагается перевозить от 2 до 5 млн т грузов в год, что позволит как Азербайджану, так и России ежегодно полу-

[1] https://regnum.ru/news/polit/2087852.html

[2] http://tass.ru/transport/3519157

чать от транзита от 50 млн долл. и больше. В начале марта 2017 г. в связи с визитом И. Алиева в Иран состоялся пробный пуск этого участка дороги.

В дальнейшем грузы, прибывающие из Ирана и России, могут быть направлены на Запад по железной дороге Баку — Тбилиси — Карс (БТК), сдача в эксплуатацию которой ожидается в конце 2017 г.[3] О степени участия РЖД в реализации этого проекта (Решт — Астара) ведутся переговоры, российская компания является, по словам помощника президента России, оператором этого проекта в отношении линий на территории Ирана[4]. Строительство железной дороги Казвин — Решт (165 км) планируется завершить, по заявлению главы Планово-бюджетной организации М.Б. Нобахта, до окончания срока полномочий президента Хасана Роухани, т. е. в августе 2017 г.[5], а строительство другого участка железной дороги Решт — Астара (164 км) потребует порядка пяти лет. При этом Иран готов транспортировать грузы по любым доступным сухопутным и морским маршрутам, пока не завершится строительство этих участков железной дороги. Так, в ноябре 2016 г. между Россией, Ираном, Азербайджаном и Индией была достигнута договоренность о начале использования транспортного коридора «Север–Юг» с декабря 2016 г. Тестовый контейнерный поезд из Индии через южный порт Ирана и далее через Иран в Россию был отправлен еще летом 2016 г.[6]

Непосредственно к проектам, примыкающим к МТК «Север–Юг», можно отнести проект «Каспийского транспортно-логистического комплекса» (срок окончания разработки проекта – март 2017 г.). Это так называемый Каспийский кластер, который свяжет железные дороги с портами Каспийского моря, обеспечив товарные поставки не только между Россией и Ираном, но также между ними и Европой, Индией и Китаем, позволит сократить путь транспортировки товаров по направлению с севера на юг в полтора раза, что приведет к снижению стоимости перевозки грузов на 10-15%[7]. Россия и Иран уже подписали контракт на поставку в Иран страну 400 полувагонов, также обсуждается поставка еще 1,2 тыс. грузовых вагонов. В сентябре 2016 г. поставки вагонов в Иран начал «Уралвагонзавод».

В Баку на железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство: Каспийский регион» российская компания «Русагротранс» и Азербайджанские железные дороги подписали соглашение о строительстве в Иране крупного зернового терминала. Объем перспективной перевалки на терминале составит порядка 1 миллиона тонн. Инвестиции в проект оценива-

---

[3] http://ia-centr.ru/expert/21437.

[4] ТАСС. 4.07.2016.

[5] www.iran.ru. 21.11.2016.

[6] Financial Tribune. 30.11.2016

[7] http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/3428

ются примерно в 126 миллионов рублей. Предполагается, что железнодорожный зерновой терминал в Астаре станет одним из логистических узлов транспортного коридора «Север–Юг»[8]. Он поспособствует развитию международной торговли продовольствием в Каспийском регионе. На этом форуме Иран предложил создать транспортную компанию для координации на МТК «Север–Юг», с филиалами в странах для облегчения таможенных формальностей, построения интегрированного графика по всему маршруту, установления гибких тарифов, применения единой накладной для реализации функциональной совместимости и ускорения грузопотока[9].

В декабре 2016 г. в Тегеране состоялось 13-е заседание Постоянной Российско-Иранской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству. По результатам ее работы был подписан ряд соглашений в области торговли, промышленности, энергетики, стандартизации, банковского сотрудничества и финансового партнерства. Подписана дорожная карта по реализации российско-иранских проектов сотрудничества в области торговли и промышленности на 2016–2020 годы. В рамках этой дорожной карты согласовано более 70 проектов. Подписаны два межправительственных соглашений по экспортным кредитам общей суммой 2,2 млрд евро, в т. ч. о предоставлении экспортного кредита Правительству Исламской Республики Иран на финансирование электрификации железнодорожного участка Гармсар — Инче-Бурун[10]. Эта дорога имеет стратегическое значение как соединяющая два международных проекта – «Север–Юг» и Шелковый путь, и которая может непосредственно подключить Россию к южному экономическому поясу Шелкового пути. Недаром в ноябре 2016 г. Игорь Шувалов, заместитель Председателя российского правительства, говорил о необходимости сосредоточиться на тех рынках, которые благоприятны для российских компаний, а это – рынки Ирана, Вьетнама и Китая[11].

Нужно напомнить, что в последнее десятилетие стало меняться отношение многих государств к развитию железнодорожного транспорта, который уступил свою значимость в экономике автомобильному транспорту. Мы можем отметить, что и в соседней Турции в планах развития стало уделяться значительное внимание развитию железнодорожного транспорта, более полному включению железных дорог в единую транспортную структуру, синхронизации всех видов транспортной системы.

---

[8] http://newstracker.ru/news/business/25-11-2016/rusagrotrans-postroit-v-irane-zernovoi-terminal-za-126-mln-rublei-31840/

[9] http://www.trend.az/business/economy/2689983.html

[10] Касаев Э.О. Россия и Иран: экономический диалог на сцене и за кулисами. http://www.iimes.ru/?p=32703#_edn1.17.02.2017.

[11] ТАСС.15.02.2017.

Необходимость развития железнодорожного транспорта наглядно проявилась и в политике Ирана, результатом чего стало выделение транспортных проблем, главным образом, проблем развития железнодорожного транспорта в число наиболее приоритетных направлений Шестого пятилетнего плана развития (2017–2021г.), а также бюджетного плана на 2017/18 г.

М.Б. Нобахт, глава Планово-бюджетной организации, представляя бюджет 2017/18 г. на утверждение меджлису, заявил, что железные дороги, защита окружающей среды, включая переработку сточных вод, стали главными приоритетами бюджета развития. Из общей суммы в 2,6 млрд долл. (100 трилл риалов) около 1млрд. долл. было выделено на развитие железнодорожного транспорта. По его словам, резкое увеличение расходов на железнодорожный транспорт является отражением цели правительства по развитию этого вида транспорта[12].

В настоящее время общая сеть железных дорог в Иране насчитывает 8489,5 км. Электрифицировано из них только 189,5 км (дорога Тебриз—Джульфа). Колею в последние годы Иран преобразовал (на границе с Азербайджаном, линия Джульфа — Тегеран) в стандартную (1435 мм), которая составляет сейчас 8389,5 км. Лишь 94 км имеют колею 1676 мм – в провинции Систан и Белуджистан на границе с Пакистаном, в соответствии со стандартами, принятыми в Пакистане.

По 6-му пятилетнему плану Иран планирует довести протяженность дорог до 9134 км. Все однопутные дороги предполагается превратить в двухпутные. Строительство более 3500 км железных дорог (главным образом, вторых путей) в настоящее время находится в стадии реализации, в т. ч. 540 километров – в завершающей стадии. План развития экономики Ирана на 2005–2025 годы предусматривает, что число пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом должно возрасти с нынешних 25 миллионов до 65 миллионов человек в год.

Иранское правительство, рассматривая расширение сети железных дорог Ирана в качестве приоритета своей экономической политики, ставит целью и улучшение транспортного обслуживания, но также и сохранение углеводородного топлива и уменьшение загрязненности окружающей среды.

Согласно 6-му плану, который почти два года обсуждался в парламенте (меджлисе), было единогласно принято решение том, что 1% годовых доходов от продажи нефти Ирана будет выделяться в период плана на развитие железных дорог.

---

[12] Iran's Next Budget Focuses on Railroad, Environment, Water. Financial Tribune. Saturday, February 11, 2017.

Проекты по развитию железнодорожной сети включают, как было сказано выше, строительство второй колеи, электрификацию, строительство высокоскоростных железных дорог. Их предполагается построить около 1500 км[13].

Шестой план ставит задачу увеличить долю железнодорожных перевозок в грузовых и пассажирских перевозках не менее, чем на 30% и 20% соответственно к 2021 г.[14]

Крупные железнодорожные проекты, на которые выделяется планово-бюджетное финансирование, следующие:

– Казвин — Решт *(388 км)*,
– Тегеран — Исфахан – высокоскоростная линия *(410 км)*,
– Мияне — Тебриз *(200 км)*,
– Тегеран — Хамадан — Сенендедж *(430 км)*,
– Шираз — Бушер *(250 км)*,
– Горган — Боджнурад — Мешхед *(570 км)*,
– Мияне — Ардебиль *(175 км)*.

Эти линии составляют так называемый Западный кластер («Гарб») железнодорожного проекта. Он включает в себя также проект по электрификации линий Гармсар — Инче-Борун и Тегеран — Мешхед. Железнодорожный проект «Гарб» включает в себя два маршрута, которые в конечном итоге соединят город Арак, столицу Центральной провинции (остан Маркази) через город Хосрави, находящемся на пересечении границы с Ираком в западной части провинции Керманшах, с иракской границей. 95% данного проекта составляют дороги, связывающие Арак с Керманшахом. Следует отметить, что соединению железных дорог Ирана и Ирака в обеих странах большое значение. По заявлению представителя иракской государственной компании «Иракские республиканские железные дороги», ряд международных компаний выразили заинтересованность в инвестировании в проект по строительству 35 км железной дороги, связывающей приграничный иранский терминал Аль-Шаламче и иракскую Басру. Эта дорога важна и для экономических целей, и для паломничества шиитов[15]. Эта железная дорога будет в свою очередь связана с внутренней железнодорожной линией в Ираке, чтобы включить в себя города Басра, Багдад, Юсуфия, Эль-Мусайиб и Кербела. Иран, в свою очередь, еще в апреле 2015 года достроил свою железнодорожную ветку из Хорремшехра до Шаламче, с целью соединения железнодорожных сетей Ирана и Ирака. Иран и Турция также планируют со-

[13] www.financialtribune.com. 11.02.2017.
[14] www.financialtribune.com. 12.01.2017.
[15] www.financialtribune.com. 30.12.2016.

единить свои железные дороги с портами своих стран, чтобы получить доступ к портам Черного моря, Оманского и Персидского заливов[16].

Выделение средств для реализации указанных проектов началось уже с января 2017г. Выделены средства, например, для оформления земельной собственности на участки, по которым пройдут новые дороги, и других нужд (более 462 млн долл.)[17].

Иран предполагает привлечь к реализации этих проектов иностранный капитал. Правительство готово выдать разрешение на привлечение в эту отрасль до 10 млрд долл. прямых иностранных инвестиций (ПИИ). В первую очередь, это касается привлечения иностранных инвестиций в высокоскоростные маршруты, такие как Кум — Арак, Тегеран — Исфаган, а также в проекты по электрификации линий Гермсар — Инче-Борун и Тегеран — Мешхед. По этому поводу Иран ведет переговоры с Италией, Россией, Китаем, Индией, Францией, Турцией и Германией. чтобы привлечь необходимый иностранный капитал, по словам чиновника. Италия согласилась инвестировать в проекты около 4 млрд долл. Россия выделила кредит в 1,2 млрд евро для электрификации дороги Гармсар — Инче-Борун.

В начале 2016 г. Иран подписал соглашение с государственной индийской компанией IRCON о строительстве 500-километровой железнодорожной линии от порта и свободной экономической зоной Чабахар до Захедана, столицей провинции Систан-Белуджистан, в 1,6 млрд долл. в рамках создания транзитного коридора в Афганистан. Правительство Ирана также выделяет 125 млн долл. строительства этой дороги[18].

После завершения строительства железнодорожной магистрали из Чабахара в Захедан, железная дорога будет связана с городом Зарандже в Афганистане. Когда афганские грузы будут прибывать в Захедан, они смогут транспортироваться по железной дороге в Чабахар, а затем отправляться в Индию. Индия уже начала поставки рельсов на 175 млн долл. для строительства этой железнодорожной линии.

В модернизации железных дорог активно участвует и Германия, которая подписала контракт (компания «Сименс» и иранская MAPNA) на производство в Иране 50 дизельных локомотивов, на поставки 70 электровозов для участка Тегеран — Мешхед и т. д.[19]

Соглашение о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта было подписано в 2017 г. с Национальной государственной железнодорожной компании Франции. Достигнута договоренность о формировании шести

[16] www.financialtribune.com. 16.12.2016.

[17] www.financialtribune.com. 18.01.2017.

[18] www.financialtribune.com. 26.12.2016.

[19] Там же

рабочих групп в таких секторах как высокоскоростные железные дороги, пригородные линии поездов, предоставление консультаций и другие[20].

Участие иностранных инвесторов для Ирана крайне важно, т. к. по оценке Министерства дорог Ирана только для завершения крупных транспортных проектов Ирану нужны более 40 млрд. долл. Правительство после отмены санкций планирует заинтересовать иностранных инвесторов во вложения в транспортные проекты, хотя, с точки зрения иранской газеты «Financial Tribune» остается открытым вопрос о том, почему так много проектов было начато без прохождения надлежащих оценок технико-экономических обоснований[21].

В этой связи перспективным представляется участие российских компаний в новых железнодорожных проектах Ирана. Это не только будет способствовать увеличению объемов взаимного сотрудничества в транспортной сфере, включая и товарный оборот и оборот услуг, но и расширению общего взаимного товарооборота. Завершение формирования МТК «Север–Юг», увеличив транзитный потенциал транспортной системы Ирана, окажет прямое влияние и на возможности роста российской торговли с соседними с Ираном странами. В последние два года Иран предлагает до 35% скидок на транзит таких товаров как хлопок, сера, удобрения, мазут, отгруженных из Средней Азии и предназначенных для соседних стран и до Бендер-Аббас, где товары перегружаются на суда[22]. В Москве 9 марта 2017 г. Иран, Россия и Азербайджан договорились о снижении до 50% тарифов на транзитные перевозки по железным дорогам, являющимся частью МТК «Север–Юг»[23].

Участие российских компаний в транспортных проектах, как правило, выражается через заключение разного рода подрядных соглашений с иранскими государственными компаниями по строительству железных дорог. Так как программы приватизации в Иране затрагивают различные отрасли хозяйства, и правительство Х. Роухани намерено ускорить реализацию этой программы, можно предполагать и возможность участия российских компаний в приватизации железнодорожного транспорта. В настоящее время отчетливо проявляется намерение иранского правительства сократить участие государства в ценообразовании на транспорте, улучшить качество предоставляемых железнодорожным транспортом услуг, создать новые рабочие места, что уже вызвало рост частных компаний в области организации грузовых и пассажирских перевозок[24].

[20] Financial Tribune. 21.02.2017.
[21] Financial Tribune. 22.12.2016.
[22] Financial Tribune. 17.02.2017.
[23] Financial Tribune. 09.03.2017.
[24] Financial Tribune. 16.01.2017.

По 6-му пятилетнему плану из 13,2 млрд долл., предназначенных для развития транспорта 4 млрд долл. предполагается обеспечить за счет частных инвестиций. Правительство планирует предоставить частному сектору 10% своих железнодорожных проектов. В настоящее время, по словам зам. министра дорог и городского развития Амира Амини, с частным сектором для развития только автострад подписаны контракты на 3,2 млрд долл.[25]

Вышеизложенное позволяет предполагать, что цели 20-летнего Перспективного плана развития, который предусматривает увеличение более чем в два раза пассажиропотока на железнодорожном транспорте (с 25 до 65 млн пассажиров в год) и увеличение доли железнодорожного транспорта в грузообороте страны до 30%, будут выполнены.

[25] Financial Tribune. 08.03.2017

*Филоник А.О.**

Арабский восток инициирует проект передовой энергетики

Солнечная энергетика за короткие сроки с 2008 г. получила в регионе возможность обрести статус явления, которое развилось до такой степени, что его уместно считать отраслью. Однако благополучие ее далеко не абсолютно, и сохраняются вызовы, которые могут вносить свои коррективы в ее функционирование. Во многом это связано с финансовым обеспечением роста. В частности, определенная трудность доступа к такому банковскому продукту, как проектное финансирование, может служить иллюстрацией довольно типичного ограничения. Виною здесь выступает характерная осторожность и нежелание банков подвергаться риску за рамками привычных операций с торговлей и недвижимостью. Есть и другие причины – экономическая нестабильность, проблема ценообразования, дефицит опыта и знаний, недооценка важности зеленого проекта, внутренние и внешние угрозы и т.п.

В этом случае при серьезных минусах скептики считают, что инициатива может закрепиться в регионе только в случае, если под нее удастся создать полноценную производственную и инфраструктурную базу. Очевидно, что для реализации задачи на приемлемом уровне, необходимо раздвигать географические рамки отрасли, в том числе и особенно за счет Саудовской Аравии, которая имеет большой интерес к возобновляемым источникам и является наиболее масштабной экономикой региона. Королевство, и не только оно одно, постепенно аккумулирует соответствующие технологии, но существует вероятность того, что процесс может затянуться, учитывая известную консервативность подходов арабского и аравийского предпринимательского сообщества к масштабным темам.

В заинтересованных кругах, тем не менее, сложилось мнение, что все препятствия на пути солнечной энергетики не являются непреодолимыми, хотя не могут быть устранены одномоментно. Действительно, требуется время, чтобы технологические возможности были сведены в одном русле с рыночными оценками вопроса, и это дало бы больше возможностей реализовать проект чистой энергетику на широком фронте.

Ускорить продвижение в этом направлении чрезвычайно важно. Ведь солнечная индустрия создает сильные мотивации для технической, технологической и социально-экономической модернизации в арабских странах. Она может оказаться тесно связанной с продвижением стартапов,

* Филоник Александр Оскарович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра арабских и исламских исследований Института востоковедения РАН

венчурных компаний, идея которых стала постепенно утверждаться в арабском предпринимательском сознании и требует только соответствующего импульса, чтобы развиться в большой бизнес. Развитие альтернативной энергетики позволит приобщить к процессу многих стейкхолдеров и, шире, стать дополнительным источником занятости, средством в какой-то степени разгрузки национальных рынков труда и механизмом совершенствования производительных сил в ряде ареалов арабского мира.

Вообще энергетика нового типа создает гигантский спрос на новые подходы к организации хозяйственной деятельности, что особенно ценно для Арабского Востока, который ищет способы освободиться от разных видов зависимости на путях экономического роста. На этом фоне солнечная энергетика может служить сильным драйвером новых тенденций в смежных с нею отраслях и активизировать предпринимательские инициативы в производственных нишах. Например, для изготовления солнечных панелей требуется сырье, которое в виде песка соответствующего состава и качества в арабском мире имеется в изобилии. Наблюдается огромная потребность в инженерных и технических кадрах для обслуживания самих станций и соответствующего оборудования, линий передач и т.п. Само функционирование рынка альтернативной энергии и совмещение его с рынком карбоновой энергетики требует своих профессионалов с особым знанием специфики дела. И такие специалисты нужного профиля уже могут готовиться в арабских вузах. Другими словами, чистая энергетика уже сейчас может стать универсальным средством оживления экономической работы и способом привлечь большие пласты арабской молодежи к техническим знаниям.

Обретающий осязаемые черты созидательный подход к теме показывает, что арабское видение собственного энергетического будущего на текущем этапе выливается в готовность множить количественные изменения в показателях динамики новой подотрасли, занимающейся генерацией электричества. А они стимулируются наращиванием соответствующей инфраструктуры, которая становится одновременно и частью традиционной энергетики, и дальнейшим развитием мер энергетического обеспечения процессов развития в арабском мире. Однако следует учитывать, что исходный уровень гелиоэнергетики по региону находится на относительно невысокой отметке, и даже взрывной рост ее распространения не может существенно увеличить удельный вес ее продукции в общем потенциале электрогенерирующей составляющей экономики.

Тем не менее, общий настрой общества и государства относительно альтернативной электроэнергии и конкретная политика в этом вопросе убеждают в том, что процесс формирования чистой энергетической индустрии уже инициирован настолько, что речь, видимо, можно вести о его необратимости. Подобное наблюдение подтверждается и тем фактом, что в техническое преобразование энергетического сектора, так или иначе, вовле-

чены практически все страны Арабского Востока, и препятствием на пути их движения к зеленой энергии могут служить только либо совершенно неодолимые причины, либо факторы субъективного свойства. Более того, есть основания полагать, что гелиоэнергетика будет развиваться и далее до той поры, пока, как минимум, не будет достигнута стадия насыщения ею энергоиндустрии, определяемая национальными потребностями каждой конкретной страны региона. Но этот момент, в принципе, может наступить не столь скоро, даже если учитывать вполне возможный наплыв инвестиций в прибыльный сектор в случае подтверждения успеха начального этапа реализуемого ныне проекта.

Именно эти факторы, скорее всего, и станут платформой для долгосрочного тренда, в рамках которого будет определяться судьба отрасли на обозримый период. Недаром большая часть аналитиков энергорынка утверждает, что солнечный фактор может легко «трансформировать весь арабский мир от Северной Африки до Персидского залива», внедрив его в совершенно иную реальность, где природоохранный императив получит возможность превалировать над другими приоритетами. Такое видение стало органичной частью модернизационных программ аравийских монархий, которые создают более совершенную модель развития, учитывающую жесткие особенности функционирования среды обитания в условиях преобладания углеводородных технологий и производств. И альтернативным технологиям здесь отводится ведущая роль.

Общий настрой во власти, по крайне мере, в значительно более продвинутых аравийских нефтеэкспортерах, таков, что уже сейчас достаточно четко просматривается конечная цель альтернативного проекта. В условиях борьбы за энергию природный тепловой и световой потенциал БВСА не может не быть максимально использован в интересах арабского общества, которое в одинаковой мере, хотя и с региональными различиями между капиталодефицитными и капиталоизбыточными странами региона, где только вынашивает или уже реализует планы извлечения максимальной пользы из природно-климатического фактора. Именно он делает практически всю территорию Арабского Востока идеальной площадкой для солнечной энергетики. И арабы явно расположены воспользоваться такой возможностью

Неоспоримым представляется и тот факт, что арабский мир не станет отказываться от использования своих минеральных ресурсов для внутреннего потребления на обозримую перспективу. Хотя предсказать движение по этому вектору трудно потому, что существует большой элемент неопределенности в состоянии и динамике мировой конъюнктуры рынков традиционных энергоносителей. На текущем этапе нефтепроизводителям целесообразно экономить углеводороды для экспортных целей, а не сжигать минеральное топливо, загазовывая среду обитания. В дальнейшем могут

появиться и другие варианты в зависимости от характера геополитической и геоэкономической обстановки, в том числе и на региональном уровне.

Сегодня чистое энергопроизводство постепенно приобретает особую значимость. Ее легко понять в свете того, что созданы новые технологии, которые приведут к заметному удешевлению нового способа генерации и повышению ее доступности за счет приближения процесса выработки электричества к потребителям.

Едва ли ожидаемые изменения приведут к вытеснению привычной генерации, но они могут существенно преобразить облик нынешней энергетики и содержание природоохранных процессов. Более того, реализация планов может отразиться на структуре ВВП, подняв в нем долю высокотехнологичных производств и отраслей, и тем способствовать диверсификации национального производства за счет расширения ненефтяного сектора, что составляет стратегическую задачу для государств, чье благополучие держится исключительно на нефти.

Экспериментальный период для альтернативного электричества в связи с этим может довольно быстро завершиться, и процесс развернется на гораздо более обширных пространствах БВСА, чем сегодня. А общий подъем приведет к тому, что даст повод говорить о конструктивности арабской политики в области энергоносителей, а ее последствия, мощно сконцентрированные, предположительно, на территории аравийских монархий, создадут почву для сравнения ситуации с событиями последних двадцати лет прошлого века, когда действия монархий на мировом нефтяном рынке привели к взрывному росту энергосберегающих технологий в западном мире.

И.Ю. Авдаков
*И.Р. Томберг**

Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: реалии и перспективы

Процесс глобализации, охвативший сегодня многие страны мира, тесно связан с развитием международной транспортной инфраструктуры, и в первую очередь железных дорог, на долю которых приходится значительная часть наземных грузо- и пассажироперевозок. Отсюда появление международных транспортных коридоров, магистральных и высокоскоростных дорог и других нововведений, опирающихся на последние достижения науки и техники.

Появление новых экономических центров в АТР и увеличивающийся товарооборот между Азией и Европой остро поставил вопрос о строительстве новых трансконтинентальных наземных транспортных путей. Резко обострилась конкурентная борьба за реализацию транспортных проектов между США, Китаем и Европой. С распадом СССР бывшие советские среднеазиатские республики проявили заинтересованность в диверсификации экономических и транспортных связей с другими азиатскими странами. В этой связи особое значение для России имеет выявление и преодоление угроз своим экономическим интересам на евразийском транспортном пространстве [1].

В транспортное пространство России входят три международных транспортных коридора (далее МТК). Из них один – водный и весьма перспективный Северный морской путь, другой – сухопутный (евроазиатский коридор «Запад–Восток»), и еще один смешанный – сухопутно-водный «Север–Юг». Два последних МТК частично совпадают с определенными по Критскому договору панъевропейскими коридорами №2 и №9. Однако предполагаемое увеличение этих коридоров и рост объема перевозок возможны только при урегулировании целого ряда политических и транспортных проблем с вовлеченными странами.

Конкурентными для России являются проекты «Шелкового пути» КНР, США и ЕС. Китайский проект создания «Экономического пояса Шелкового пути» (далее ЭПШП) полностью не отвечает экономическим и геополитическим интересам США и только частично – России. Если в момент зарождения концепция ЭПШП являлась одним из ответов Китая

* Авдаков Игорь Юрьевич, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник ИВ РАН;
Томберг Игорь Ромуальдович, кандидат экономических наук, руководитель Центра энергетических и транспортных исследований ИВРАН

на действия США по созданию Транстихоокеанского партнерства (ТТП), то сегодня этот мотив потерял актуальность.

Проект направлен на объединение транспортной инфраструктуры Китая и Центрально-Азиатского региона, чтобы решить проблему западных территорий Китая и обеспечить путь для своих товаров в Европу. Этот проект носит интеграционный характер и только с участием в нем России в рамках ШОС и ЕАЭС он может стать для РФ более привлекательным.

В рамках этих региональных объединений РФ может убедить КНР в целесообразности проведения одного из новых главных евроазийских транспортных мостов через Россию. Китай лишь частично заинтересован в развитии евразийских сухопутных транспортных путей по территории РФ. Потенциально такой транспортный мост может быть для Китая форсмажорной альтернативой другим маршрутам (в обход России) по следующим причинам. Во-первых, не улажен целый ряд территориальных споров между новыми среднеазиатскими странами, что может вылиться в международный конфликт и нарушить транспортировку грузов. Во-вторых, обострение отношений между США и Китаем может привести к блокированию морских путей между Китаем и Европой, а один сухопутный транспортный мост через пока нестабильный регион Средней Азии – плохая перспектива для Китая. Убедить КНР в том, что развитие международных транспортных коридоров в рамках ЕАЭС не составляет угрозу их интересам, а наоборот является гарантией их безопасности – важная задача, стоящая перед Россией. Но для этого РФ должна обеспечить эффективность транспортировки грузов по её территории и, в первую очередь, за счет создания транспортно-логистической системы, охватывающей весь маршрут Восток-Запад и ее более глубокой интеграции в общемировое транспортно-логическое пространство.

Американский проект «Нового шелкового пути», проходящего через Афганистан, предусматривает осуществление планов США установить свой диктат над странами Центральной Азии и противодействовать влиянию России. Перспективы осуществления этого проекта весьма туманны, учитывая нестабильную остановку в Афганистане. Более того, отход нового президента США Д. Трампа от неолиберальной модели экономического развития, теоретически обоснованной видным американским экономистом лауреатом Нобелевской премии Фридманом, к протекционизму, вероятно, приведёт к уменьшению глобальных геополитических и экономических амбиций США, в том числе и свертыванию американского проекта «Новый шелковый путь».

МТК стран ЕС ТРАСЕКА не продвигается из-за экономической нерентабельности перевозок грузов по этому направлению и отсутствия окончательного решения проблемы статуса Каспия. Тем не менее, вдоль коридора было реализовано около 80 проектов, которые успешно работают [2]. Таким образом, при анализе совместных с КНР проектов инфраструктурного

характера следует особо тщательно просчитывать их возможный агломерационный эффект, который, как показывает опыт строительства высокоскоростных железных дорог в Китае, может оказаться очень значительным.

Особый интерес для России представляет проект Северо-Сибирской Евразийской железнодорожной магистрали, которая соединит побережье Японского моря на востоке страны с Балтийским и Баренцевым морями на Северо-Западе России, свяжет государства Западной Европы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Эта новая широтная ось пересечет всю территорию страны севернее Транссиба и пройдет по трассе «порт Ванино — Хребтовая — Усть-Илимск — Богчаны — Лесосибирск — Белый Яр — Сургут — Ивдель — Сыктывкар — Санкт-Петербург (Архангельск, Индига)». В перспективе она выйдет на Сахалин и при определенных условиях на Японию. Расчеты с использованием моделей межотраслевого транспортно-экономического баланса, проведенные сибирскими учеными, показали, что для повышения социально-экономического уровня жизни Россия уже в первой четверти XXI века столкнется с необходимостью начала интенсивного формирования второго (Северного) широтного пояса экономического развития страны в полосе тяготения к Северо-Российской Евразийской железнодорожной магистрали [3, с. 110].

Большой экономический интерес у России для развития евроазиатских связей вызывает так называемый Северо-Японский железнодорожный транспортный коридор. Согласно этому проекту предполагается соединить сеть железных дорог Японии с общеевропейской сетью железных дорог через порт Вакканай (о. Хоккайдо) и порт Корсаков (о. Сахалин), где проектируется тоннель под Татарским проливом. Этот проект транспортного коридора между Японией и Европой японцы рассматривают наряду с планом создания железнодорожного сообщения между портом Симоносэки и портом Пусан (Южная Корея). Железнодорожный транспортный коридор как альтернатива морскому транспортному пути из Азии в Европу будет способствовать увеличению эффективности транспортировки грузов между Японией, Южной Кореей и Европой.

С открытием Северояпонского железнодорожного транспортного моста воплотится в жизнь одно из предвидений видного американского ученого и политического деятеля Ляруша о ключевой роли железнодорожных транспортных коридоров, и в том числе между Японией и материковой частью Азии, в обеспечении экономических связей между «полюсами роста» в Европе и Азии.

Конкуренция проектов России, Китая, США, ЕС проведения МТК по сути дела требует от России действовать на опережение. Транспорт и транспортные магистрали РФ, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, могут дать стране исторический шанс прочно вписаться в процесс интеграции в регионе Центральной Азии, дать импульсы развитию всей России и особенно Дальнему Востоку, обеспечить

геополитическую и экономическую безопасность нашей стране. Кроме того, российский транспорт может стать главным связующим звеном в торговле между растущими региональными экономическими центрами и Европой.

Центральной зоной действия стратегии ЭПШП являются государства Центральной Азии (ЦА), с которыми Китай, как и Россия, интегрированы в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС). Пока три проекта (ШОС, ЕАЭС и ЭПШП) развиваются параллельно, независимо друг от друга, создавая определенную конкуренцию в транспортных, энергетических и торгово-экономических сферах. Замысел сопряжения ориентирован на углубление экономического взаимодействия с Китаем как главным спонсором проекта ЭПШП. При этом практическое экономическое сотрудничество Китай продолжает осуществлять только в рамках двустороннего формата. Планируемое Китаем в рамках ЭПШП создание зоны свободной торговли не встречает энтузиазма у возможных участников. При всей важности Китая для России в качестве экономического партнёра создание зоны свободной торговли и включение РФ в будущую китайскую макроэкономическую зону для нашей страны не то, что стратегически невыгодно, но даже опасно.

Совместное заявление о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП позволило России и Китаю выступить в качестве двух равноправных участников создания общего экономического пространства. При этом между российским и китайским видением освоения Евразии изначально имеются несовпадения и даже противоречия. Это касается темпов региональной интеграции, объемов финансирования, реализации маршрутов транспортных «коридоров» и т. п.

Учитывая общие тенденции мирового развития, а также характер взаимоотношений России с Западом на фоне конфликта в ближневосточном регионе, представляется, что в среднесрочной перспективе российско-китайские отношения сохранят нынешнюю логику развития и будут сочетать в себе компоненты стратегического партнерства на глобальном уровне и тактической конкуренции в региональной сфере.

Литература

1. Авдаков И.Ю. Железные дороги Японии: от вестернизации до глобализации. – М.: ИВ РАН, 2012., с. 165.

2. Баженов Ю. Международные транспортные коридоры как фактор интеграции пространства Евразии. Доклад на конференции «Идеология Евразийского Союза». Санкт-Петербург, 15.06.12 // Русская народная линия 2012. май. http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_kak_faktor_integracii_prostranstva_evrazii.

3. С.С. Гончаренко. Особые экономические зоны на транспортных коридорах как условие ускоренного экономического роста России. «Вестник Евроазиатского транспортного союза». Выпуск № 2. М.: 2005, с. 110.

*Васильев Д.А.**

Стратегический план развития оборонной промышленности Турции на период с 2017 по 2021 гг.

Реферативный перевод

Основные положения:

1. Турция проводит обширную программу импортозамещения с целью достичь максимально возможной самостоятельности в сфере производства вооружений;
2. международное сотрудничество в ВПК для Турции осложнено рядом политически обусловленных ограничений;
3. экономические проблемы вынуждают высшее руководство Турции сконцентрироваться на наиболее значимых и, отчасти, важных для электората страны проектах;
4. планируется структурная перестройка ВПК, будет рассмотрена эффективность задействованных в оборонном заказе предприятий; предполагается частичная приватизация государственных предприятий ВПК;
5. большое внимание будет уделяться созданию более эффективного механизма управления ВПК, пересмотру процессов принятий решений, более жесткому контролю госзакупок и финансов;
6. важным элементом национального ВПК будут оставаться малые и средние предприятия, ориентированные на экспорт; анонсирована борьба с монополистами рынка и стремление повысить конкуренцию;
7. приоритетно производство продукции двойного назначения.

В марте 2017 г. в свет вышел новый «Стратегический план развития оборонной промышленности Турции на период с 2017 по 2021 гг.» Документ открывается предисловиями Министра обороны Фикри Ышыка и Директора Секретариата оборонной промышленности (СОП) Исмаила Демира. Далее следует оглавление (7 глав и введение), список сокращений, тезисное изложение основных направлений деятельности СОП на период с 2017 по 2021 гг. План насыщен цветными иллюстрациями, схемами и графиками, его общий объем – 140 страниц.

В первой главе документа рассмотрена история и методология подготовки текста стратегического документа. Упоминаются ранее принятые государственные законодательные акты, позволяющие руководству СОП

* Васильев Александр Дмитриевич, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН

составлять подобные указания, обладающие характером отраслевых директив. Для подготовки документа была организована 5-дневная рабочая сессия специалистов и руководителей СОП. В рамках данной сессии был проведен ряд круглых столов, семинаров и совещаний для обсуждения и выработки ключевых направлений развития национального ВПК, разработки стратегий и планов развития по ключевым направлениям НИОКР для нужд турецкой национальной обороны. Были проведены и образовательные тренинги для руководства и менеджмента среднего звена по улучшению качества управления бизнес-процессами и их планированию.

Особое место в разделе уделено сравнению с предыдущим планом на 2012–2016 гг., который уже рассматривался российскими специалистами ранее[1]. Методология проведения оценок заключалась в использовании результатов самообследования структурных единиц СОП. Подчеркивается, что предыдущий план дважды подвергался ревизии и коррекции с учетом опыта реализации конкретных проектов, уровня производительности труда и показателей текущей деятельности СОП. Были достигнуты заявленные в нем цели превращения СОП в архитектора турецкой оборонной промышленности и приобретения необходимых технологий и компетенций для подготовки Турецких вооруженных сил к войне будущего. В то же время, не удалось достичь заявленной цели по интеграции отрасли и вовлечению новых фирм в деятельность ВПК. Частично была достигнута цель превращения СОП в эффективную инновационную структуру. Результаты оценок показали, что для достижения стратегических задач можно увеличить эффективность деятельности организации примерно на 30% по сравнению со старым планом.

Во второй главе авторами нового документа была сформулирована стратегическая цель СОП на указанный период: «сделать Турцию глобальным игроком в сфере обороны и безопасности, опираясь на независимые национальные компетенции и национальные технологии». Свою задачу авторы нового документа видят в том, чтобы управлять с помощью целостного подхода программами, которые обеспечат устойчивость развития национального ВПК, развивая при этом компетенции, которые увеличат влияние и силу страны с сфере обороны и безопасности.

В третьей главе, посвященной анализу «институциональной структуры» СОП, рассматривается история создания и функционирования секретариата, перечисляются все законодательные акты, регулирующие деятельность СОП и связанные с ним. Особый раздел главы посвящен анализу роли и места данного стратегического документа в ряду других отраслевых документов турецкого правительства и его взаимосвязей с прочими руководящими документами, регламентирующими и направляющими государственную технологическую политику. Таких документов три: «Десятый пятилетний план развития (2014–2018)», «Программа

---

[1] См. журнал «Экспорт вооружений», № 5, 2009, С. 48-53.

среднесрочного развития 2016–2018» и «Турецкая стратегия промышленного развития на 2015–2018 гг.».

В соответствии с положениями Десятого пятилетнего план развития (2014–2018), намечаются основные цели развития ВПК: 1) дальнейшее повышение уровня локализации производимой по иностранным лицензиям в Турции техники, 2) приобретение критически важных технологий для развития ВПК.

Для достижения указанных целей, турецкое руководство предлагает первостепенное внимание уделить: 1) развитию электронной промышленности, 2) созданию специализированного ПО и информационных систем, 3) развитию аэрокосмического сегмента национального ВПК, причем оговаривается развитие критически важных для национальной безопасности проектов национального БПЛА, вертолета и создание национальной спутниковой группировки СДЗЗ; 4) разработке технологий и выпуску продукции двойного назначения, в особенности – созданию диагностических медицинских систем; 5) повышению конкуренции на внутреннем рынке среди компаний ОПК; 6) активизации деятельности университетов и профильных НИИ, открытию новых лабораторий и новых исследований.

«Программа среднесрочного развития 2016–2018» рассматривает больше административно-экономические аспекты политики ВПК. Предполагаются такие ранее не декларировавшиеся меры, как улучшение качества корпоративного управления частными и государственными предприятиями ВПК; обеспечение прозрачности системы закупок путем введения общественного контроля, упрощение отчетности, обеспечение налоговых льгот для экспортеров турецкой продукции и поощрение частных и частно-государственных инвестиций в сектор. Предполагается обеспечить дальнейшее развитие особых индустриальных зон (особенно – технопарка «Стамбул»). Как и ранее, основным игроком отрасли государство рассматривает малые и средние предприятия, выпускающие продукцию ВПК и двойного назначения (особенно интересуют сферы медицины, ИТ, энергетики, а также аэрокосмическая и рельсовый транспорт). С целью сбережения валютных резервов предполагается закупка только высокотехнологичных видов продукции, которые еще не освоены турецкой промышленностью. Остальные узлы и агрегаты предполагается производить силами местных производителей. Интересно, что, в отличие от предыдущих амбициозных планов, документ откровенно фиксирует реальный уровень локализации оборонных производств на уровне 50-60%. Как и ранее, меры поддержки адресованы экспортерам продукции и услуг турецкого ВПК. Важным нововведением стали пункты об обеспечении защиты окружающей среды, введении «зеленых» программ экономии материалов, энергии и сырья.

«Турецкая стратегия промышленного развития на 2015–2018 гг.» целом повторяет основные положения указанных выше документов для

ВПК, акцентируя внимание на создании продуктов с высокой добавочной стоимостью, обеспечение технологического прорыва (путем перевооружения промышленности) и приобретении ключевых и перспективных технологий.

Рассматривается и новая структура Секретариата Оборонной промышленности Турции. Ранее СОП достаточно традиционно включал в себя административные подразделения (кадров, международного сотрудничества, планово-экономическое, финансовое и т.п.), подразделения планирования и управления (управления разработки стратегии, управления НИОКР и технологий, управление индустриализации, контроля качества и тестирования и т.п.), проектные подразделения (управления сухопутных, морских, воздушных проектов, радио-электронных проектов, логистики, боеприпасов и вооружений). Согласно новой стратегии, к существующей структуре добавилось управление контроля корпоративного управления и взаимоотношений с партнерами. Управление воздушных проектов было разделено на управление вертолетных проектов, управление самолетных проектов, управление ПВО и космических проектов. Вероятно, такое разделение связано с намерениями турецкой оборонной промышленности создать собственные вертолеты и самолеты. Конфликт с Россией после атаки на Су-24 показал, что слабым местом турецкой системы обороны являются системы ПВО. В то же время, операции турецких сил в Северной Сирии и в Ираке продемонстрировали необходимость спутниковой разведки, что также послужило причиной обособления данного управления. Вместо управления радио-электронных проектов теперь имеются управление кибербезопасности и систем РЭБ, а также управление электронных систем и систем информатизации. По всей видимости, управление систем информатизации продолжит разрабатывать АСУ и системы РТР для турецких военных, АСУ для органов власти, «электронное правительство» и пр. Управление кибербезопасности и систем РЭБ в перспективе объединит всех разработчиков защищенного ПО, антивирусного софта. Вероятно, на разделение повлияли итоги использования турецких систем РЭБ и РТР на границе с Сирией. Судя по тому, что системы Koral не фигурируют в планах работы данных структур, проявили они себя недостаточно эффективно. Добавилось новое управление беспилотных и интеллектуальных систем. Беспилотные проекты переживают бум своего развития в современной Турции. Создание собственного БПЛА стало успехом турецкой промышленности, хотя и столкнулось с существенными трудностями. Выделение беспилотных систем в самостоятельное направление демонстрирует высокий приоритет программ развития БПЛА у турецкого руководства.

В завершение раздела рассматриваются недвижимое имущество, финансы и система управления бизнес-процессами в СОП.

В четвертой главе, озаглавленной «Стратегический анализ», рассматриваются факторы риска и возможности для турецкого ВПК, влияние на турецкий ВПК внешнеполитических и внутриполитических факторов.

Так, позитивное влияние на турецкий ВПК оказывает:

- становление и рост новых рынков продукции ВПК;
- создание механизма продаж военной продукции за рубеж;
- повышение стандартов качества квалифицированного персонала (в свете технологического развития национального ВПК),
- переустройство отношений с университетами для удовлетворения потребностей ВПК в квалифицированных кадрах,
- рост мирового имиджа Турции как производителя оборонных систем, рост общественного доверия к СОП в Турции,
- усиление сотрудничества между турецкими ВУЗами и промышленностью,
- укрепление законодательной базы деятельности СОП;
- рост объемов сотрудничества между национальными и глобальными производителями продукции ВПК;
- ориентация фирм турецкого ВПК на конверсию производства и выпуск продукции двойного назначения,
- позитивное влияние компаний ВПК на состояние НИОКР,
- тенденции к использованию наработанных в сфере ВПК технологий в гражданском секторе,
- поиски альтернативных источников энергии в ВПК,
- создание механизмов поддержки экспорта,
- частичная приватизация государственных предприятий ВПК.

Негативное влияние оказывают:

- возросшая конкуренция фирм ВПК на мировом рынке;
- появление и рост различных форм международных эмбарго;
- влияние внутреннего и международного экономических кризисов на Турцию;
- появление новых критически важных технологий и невозможность их освоения национальными компаниями;
- рост числа стран, предлагающих на международном рынке свое оборонное программное обеспечение (ПО);
- неопределенность, связанная с изменением тендерных процедур СОП,
- переориентирование подведомственных организаций Турецкого научного общества и других НИИ на разработку серийных образцов,
- негативное влияние несовершенного законодательства в Турции на интеллектуальные права разработчиков;
- колебания курса национальной валюты.

Институциональный анализ, проведенный авторами документа, описывает сильные и слабые стороны турецкого ВПК, возможности и риски для развития промышленности.

Сильными сторонами авторы документа считают:

- ориентирование СОП на постоянное развитие и совершенствование, открытость руководства новым идеям и инновациям;
- наличие мощного дополнительного источника финансирования отрасли в виде Фонда поддержки оборонной промышленности;
- тот факт, что СОП является посредником и координатором между непосредственными заказчиками – военными и госструктурами, и исполнителями – оборонной промышленностью и малым и средним бизнесом;
- обладание высококачественной рабочей силой;
- возможность приобретать новые знания и компетенции в ходе совместных международных проектов;
- высокая значимость проектов СОП для национальной обороноспособности;
- большой опыт осуществления и сопровождения проектов и закупок вооружения; пристальное внимание к НИОКР и наиболее современным тенденциям развития исследований в сфере ВПК;
- усиление вклада местных национальных компаний в экономику и проекты ВПК благодаря протекционистской политике СОП.

Слабые стороны:

- недостаточный рост продуктивности в результате гармонизации планов и стратегий СОП и других заинтересованных организаций;
- недостатки системы планирования и управления производственными, научными и бизнес-процессами;
- низкий уровень координации и обмена информацией в рамках структур СОП;
- низкая мотивация сотрудников ВПК и СОП в результате отсутствия системы управления персоналом;
- недостаточное внимание предыдущего руководства к системе накопления профессиональных, технологических и институциональных знаний;
- отсутствие системы управления образованием, подготовкой и переподготовкой кадров;
- отсутствие независимой экспертизы проектов и их недостаточно эффективная оценка; забвение опыта предыдущих проектов при реализации перспективных планов;
- недостаточная координация смежных НИОКР;
- нехватка тестовой и испытательной инфраструктуры и недостаточные инвестиции в ее развитие;

- недостаточное развитие логистической инфраструктуры поддержки и обслуживания продукции ВПК;
- нехватка квалифицированного научно-исследовательского персонала по ключевым проектам ВПК, особенно в сравнении с количественными показателями подобного распределения в развитых странах.

Руководство СОП считает следующие обстоятельства удачными для Турции:

- политическую волю правительства страны на дальнейшее укрепление ВПК и создание национального независимого ВПК;
- продолжение модернизации сектора ВПК и постоянство заказов и потребностей;
- способность поставлять на внешние рынки продукцию ВПК;
- наличие в ВПК фирм, способных поставлять готовые платформы и большое количество поддерживающих их малых и средних предприятий;
- фокусирование отрасли на производстве и интеграции подсистем турецкого производства.

Отмечается наличие следующих угроз для развития отрасли:

- имеющееся отношение к СОП как к посреднику в госзакупках и источнику фондов;
- неразвитая конкуренция между турецкими фирмами и вследствие этого формирование монополистов;
- отсутствие четкого разграничения полномочий между СОП и Минобороны в ходе закупок вооружения;
- неучастие СОП в системе определения потребностей турецких вооруженных сил;
- сохранение зависимости от зарубежных поставщиков по ряду критически важных технологий;
- влияние международных отношений и политических факторов на продажи турецкой продукции и на продуктивность международного сотрудничества;
- отсутствие интереса к развитию критически важных технологий национальными силами (по причине необходимости экстренных закупок продукции в интересах армии и спецслужб);
- задержки платежей по линии Фонда поддержки оборонной промышленности;
- неспособность министерств и ведомств-заказчиков точно и грамотно сформулировать требования к закупкам продукции ВПК.

В заключение раздела были приведены данные опросов «заинтересованных сторон» об их удовлетворенности сотрудничеством с нынешним

руководством секретариата: сотрудников СОП, экспертов-промышленников, ответственных за закупки чиновников. В целом, около 70 процентов опрошенных сочли деятельность СОП удовлетворительной, остальные 30 высказались за необходимость изменений.

Существенное внимание уделено анализу имиджа СОП в турецком общественном мнении и отношению персонала СОП к своим обязанностям, уровню довольства заработной платой и др. В целом, отмечается высокий уровень общественного интереса к ВПК и одобрение деятельности СОП. Данный факт имеет значение в связи с тем, что развитие оборонной промышленности было одним из громких электоральных слоганов Р.Т. Эрдогана.

В пятой главе, посвященной «стратегическим инициативам», рассматриваются четыре наиболее важных сферы деятельности, которые были определены в рамках подготовки Секретариатом оборонной промышленности стратегического плана развития отрасли на 2017–2021 гг.:

1) «Скорость, качество, стоимость, эффективность в проектах модернизации»;
2) «Приобретение компетенций и продуктивное управление»;
3) «Объединение технологических инноваций с научным капиталом и накопленным опытом»;
4) «Стратегическое управление кадровым потенциалом и качественное корпоративное управление».

Авторы документа приводят стратегические цели на указанный период в рамках данных направлений:

1. «Скорость, качество, стоимость, эффективность в проектах модернизации»

1.1. Эффективное выполнение проектов при удовлетворении требований национальной обороны и безопасности;

1.1.1. Пересмотр роли, ответственности и полномочий Секретариата оборонной промышленности с целью повышения его эффективности в процессе реструктуризации национальной системы обороны и безопасности.

1.1.2. Совершенствуя в течение указанного периода требуемую продукцию, приводить ее в готовность к использованию.

1.1.3. Осуществить с опорой на национальную промышленность в указанный период программы по созданию легкого многоцелевого вертолета.

1.1.4. Модернизировать национальную промышленность передовым технологическим оборудованием, с помощью которого будет осуществляться импортозамещение и «национализация» наличных платформ и вооружений.

1.1.5. С максимальным использованием возможностей национальной промышленности развивать проекты многоуровневой ПРО и ПВО.

1.1.6. Осуществлять проекты, направленные на развитие ракетных и торпедных систем.

1.1.7. Осуществлять проекты, направленные на удовлетворение национальными силами потребностей в легком/тяжелом вооружении, «интеллектуальных» артиллерийских и ракетных боеприпасах.

1.1.8. Обеспечить разработку технологий и систем эффективной борьбы с самодельными взрывными устройствами и и их максимально быстрое принятие на вооружение.

1.1.9. Сформировать и применить опирающиеся на современные технологии интегрированные решения по защите особых объектов (баз).

1.1.10. Обеспечить производство сиалми национальной промышленности систем радиоэлектронной борьбы, чтобы постоянно совершенствовать возможности безопасного воздушного трафика.

1.1.11. Развивать национальное производство подсистем и платформ, чтобы обеспечить операционную независимость.

1.1.12. Перейти к внедрению первоочередных проектов, предусмотренных планом.

1.1.13. Привести в готовность к использованию беспилотные системы различных классов, оборудованные новой полезной нагрузкой, обеспечивающей возможность выполнения различных миссий.

1.1.14. Повысить скорость процесса тестирования и приемки ВВТ.

1.1.15. Обеспечить развитие инфраструктуры, связанной с тестированием, производствеными технологиями и проектированием продукции космического назначения.

1.1.16. Продлевать сроки службы платформ и оборонных систем, применяя обслуживание в течение всего жизненного цикла.

1.1.17. Провести стандартизацию процедур анализа себестоимости и выполнимости

1.1.18. Применить новую модель тендеров, которая давала бы возможность нескольким подрядчикам производить прототипы для соревновательных целей.

2. «Приобретение компетенций и продуктивное управление»;

2.1. Обеспечить рост сектора на основе компетенций;

2.1.1. Обеспечить конкурентоспособность производимых национальных платформ и систем на международном рынке.

2.1.2. Поддержать специализацию при структуризации сектора морской техники ВПК.

2.1.3. Увеличить использование фирмами-основными подрядчиками сторонних местных источников с целью увеличения использования систем, подсистем и компонентов местного производства.

2.1.4. Разработать «Базу компетенций» действующих в секторе фирм.

2.1.5. Обеспечить двойное использование (гражданское/военное) внутри страны приобретенных технологий.

2.1.6. Сформировать инфраструктуру для испытаний и тестирования сухопутных, воздушных и морских платформ.

2.1.7. Увеличить конкуренцию, поощряя фирмы и новые предпринимательские инициативы фирм, занятых в секторе национального ВПК.

2.2. Развитие инфраструктуры тестирования и оценки, которая послужит сектору ВПК.

2.2.1. Сформировать организацию для проведени оценок и тестов, которая послужит сектору ВПК.

2.2.2. Создать стрельбовый полигон, который обеспечит возможность проведения в стране испытаний систем ПВО.

2.2.3. Создать и развивать инфраструктуру для оценки и тестирования средств РЭБ.

2.3. Развитие экспорта и международного сотрудничества.

2.3.1. Руководить процессом формирования финансовых моделей с целью повысить конкурентосопособность национальных фирм на международном рынке.

2.3.2. Сформировать стратегический взгляд на международное сотрудничество с использованием интегрированных подходов.

2.3.3. В максимальной степени задействовать эффект финансовых и экономических поощрений для компаний-экспортеров продукции ВПК.

3. **«Объединение технологических инноваций с научным капиталом и накопленным опытом».**
   - 3.1. Обеспечить приобретение основных и перспективных технологий с опорой на национальные силы.
     - 3.1.1. Усилить научно-исследовательскую работу СОП в области ВПК.
     - 3.1.2. Увеличить количество претворенных в жизнь технологий, направленных непосредственно на производство ключевых компонентов и подсистем.
     - 3.1.3. Поощрять сектор с целью развития уникальных и новых технологий.
     - 3.1.4. Эффективно регистрировать патенты и управлять правами интеллектуальной собственности.
   - 3.2. Формирование компетентной и опытной рабочей силы в рамках экосистемы ВПК.
     - 3.2.1. Увеличить в ВПК количество программ, направленных на рост источников качественных людских ресурсов.
     - 3.2.2. Обеспечить подготовку компетентной рабочей силы для обеспечения устойчивости ВПК.

4. **«Стратегическое управление кадровым потенциалом и качественное корпоративное управление».**
   - 4.1. Создание и улучшение системы управления ВПК.
     - 4.1.1. Внедрить систему стратегического управления и планирования предприятиями ВПК.
     - 4.1.2. Актуализировать законодательство, отраслевые стратегические документы и дорожные карты и сформировать новые в тех отраслях, где необходимо.
     - 4.1.3. Расширять объемы координации, сотрудничества и обмена информацией между разными организациями ВПК.
     - 4.1.4. Сформировать, развивать и улучшать ведомственную культуру производства.
     - 4.1.5. Увеличивать объем успешно осуществленных проектов.
     - 4.1.6. Обеспечить контроль над ведомственной памятью[2].

---

[2] Здесь авторами имеется в виду создание архивов проектов и специализированных технологических библиотек.

4.2. Обеспечение устойчивого развития отрасли.

4.2.1. Внедрить стратегическую систему управления человеческим потенциалом и обеспечить устойчивое развитие этой системы.

4.2.2. Развивать систему управления техническим образованием совместно с ВУЗами.

В главе документа, посвященной воплощению планов военно-индустриальной стратегии в жизнь, приводится новый список приоритетов Секретариата оборонной промышленности Турции.

Безусловно, наиболее приоритетным направлением является создание силами национальной промышленности интегрированной системы ПВО. Предполагается, что ПВО будет прикрывать крупнейшие города и важнейшие объекты на территории страны. В рамках проекты планируется в ближайшее время вывести на испытания ЗСУ «Korkut», ускорить темпы разработки и испытаний систем ПВО ближнего и среднего радиуса действия «Hisar», а также разработать радары и средства оповещения. Планируется к 2021 г. передать большую часть систем на вооружение. Интересно, что о закупке систем ПВО за рубежом речи не идет, но говорится о необходимости изучения и получения необходимых технологий. В свете обсуждаемой с российским руководством сделки о покупке систем С-400 это может свидетельствовать о желании турок получить технологии производства и ноу-хау, но не сами комплексы.

Приоритетное развитие получат и проекты управляемого ракетного и торпедного вооружения. Так, в рамках данного направления задачей первостепенной важности становится дальнейшая разработка систем противотанковых управляемых ракет (ПТУР, под влиянием опыта сирийской кампании), противокорабельных ракет (ПКР, по всей видимости, на основе скопированных на западе технологий), тяжелой торпеды. Особое внимание планируется уделить разработке крылатой ракеты большой дальности SOM-J (по-видимому, под впечатлением турецкого руководства от применения таких ракет в Сирии).

Еще одним приоритетом стало продолжение проекта создания семейства ударных и разведывательных беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Несмотря на некоторый успешный опыт применения БПЛА собственной разработки, по всей видимости, возможностей турецких компаний еще не достаточно, чтобы освоить массовый выпуск авионики, радаров, сенсоров, систем контроля и управления БПЛА. Именно в этих областях СОП намерен достичь прогресса к 2021 г.

Новым приоритетом по сравнению с предыдущими проектами, обозначенными и ранее, стало направление совершенствования индивидуальной экипировки бойцов. Гамма проектов под общим названием «Tek Er» («Одиночный боец» - *прим. перев.*) предполагает проектирование

и производство сопутствующего оборудования, средств индивидуальной защиты, вооружения и боеприпасов.

Приоритетами также объявлены создание системы борьбы с самодельными взрывными устройствами и системы комплексной защиты военных объектов. Вероятно, эти новые перспективные направления деятельности СОП обусловлены опытом борьбы на севере Сирии с курдами и радикалами-исламистами.

В число высокоприоритетных проектов отнесен и проект национального легкого многоцелевого вертолета. Предполагается, что к концу 2017 г. будет готов его макет, в 2018 г. построен прототип и начнутся летные испытания. К 2021 г планируется подготовить комплект документации и получить сертификаты. Сроки производства вертолета, тем не менее, не обозначены.

В документе говорится, что завершение испытаний и запуск в производство танка «Altay» будут осуществлены к концу 2020 г. В конце 2020 г. предполагается передать в войска первые 15 экземпляров. В 2021 г. планируется передать еще 20 экземпляров и после 2021 г. запустить его массовое производство. По всей видимости, сохранение приоритетности этого проекта связано с электоральными обещаниями Р.Т. Эрдогана и имеет для него, прежде всего, политический смысл.

Интересно, что по сравнению с предыдущим программным документом на 2009–2016 гг., где была заявленная широкая программа военно-морского строительства, морские проекты утратили приоритет. Предприятия, выпускающие военно-морскую продукцию, в первую очередь подвергнутся аудиту и проверке эффективности. Вероятно, это связано с изменившимся характером угроз. Планируется, что проектирование перспективного фрегата TF2000 продолжится, как минимум, до 2021 г. Программы развития военно-морской техники, согласно новому плану, смещаются в сторону развития средств технического контроля побережья и усиления береговой охраны. По-видимому, это обусловлено попытками турецкого правительства приостановить поток мигрантов и усилить контроль над водными границами.

Программы создания национального перспективного легкого истребителя также подразумевают лишь формирование к 2021 г. облика самолета. Фигурировавшая ранее дата первого полета в 2023 г., по всей видимости, переносится на более поздние сроки.

Итоговая глава посвящена методам контроля за выполнением намеченных планов. Руководство СОП предполагает использовать для этого статистические данные, а также привлекать независимых экспертов, которые могли бы дать объективную оценку состоянию проектов и разработок. Кроме того, предполагается ужесточение отчетности сотрудников, и также регулярные совещания руководства СОП для корректировки планов и графика работ. В частности, предполагается, что в 2018 г. будет выпущена

обновленная редакция и данного стратегического плана развития ВПК с учетом изменившейся экономической и политической ситуации.

Подводя итог краткому реферату очередного стратегического отраслевого документа оборонной промышленности Турции, следует сказать, что он в большей степени отражает сложную экономическую, политическую и военную обстановку, в которой оказалась Турция. Безусловно, новое руководство Секретариата оборонной промышленности во главе с Исмаилом Демиром более реалистично смотрит на положение турецкого ВПК, чем предыдущий директор СОП Мурад Баяр. Отличительной чертой документа стал акцент на всестороннее улучшение качества управления ВПК. Национальный ВПК испытывает нехватку финансирования, определенный кадровый голод и обладает недостаточным научным потенциалом для реализации амбициозных программ. Все это вынуждает сосредоточиться на проектах, направленных на решение тех технологических вызовов, которые перед турецкими вооруженными силами ставит непростая военно-политическая обстановка в регионе.

S.B. Markarian

Japan: Priority Measures for Agricultural Policy Reform

Abstract. The article analyses the major components of farm reform and possibilities of its realization. The goal of the agricultural reform is to create strong, “aggressive” agriculture, giving priority to reduce production costs without reducing quality of agricultural products in order to make Japan's agriculture competitive in overseas markets. The main measures to achieve this purpose are as follows: expansion and consolidation of farmlands, reorganizing them into larger farming units for larger-scale strongly motivated business farmers; termination of decades-old system for adjusting rice production; the promotion of higher value-added on agriculture; raising of agricultural income; export expansion in greater quantities; development and extension of new varieties and technologies including robot and information/communication technologies for growing labor-saving farm and livestock products superb in quality; amendment of the agricultural cooperative system's activities in a way to make farmers more competitive and raise their income.

Keywords: farmer, farm income, farmland, export of farm products, rice, production costs, small-scale farms, agricultural cooperatives.

N.M. Mamedova

Chahges in Iran’s Industrial Policy after the “Nuclear Agreement”

Abstract. Industrial policy in Iran is an important component of economic policy. In the development plans it occupies a leading position. In different periods of the direction of this policy changed. The article analyzes the changes that occur in the industrial development of Iran after the lifting of sanctions.

Keywords: Islamic Republic of Iran, industrial policy, sanctions, innovations.

I.V. Fedulov

Projects of Modernization of Trasport Infrastructure of Iran

Abstract. The changes of the railway transportation policy of Iran are analysed in the article. The railway system’s modernization and expansion will strengthen Iran’s positions as a regional transit traffic center, which in its turn may support the country’s economic growth that is already on the way to restore on the back of easing the international sanctions on Iran. The author highlights the most important transporation projects announced by the country’s development plans and accounted for by the annual budgets.

Key words: Transport infrastructure, Iran’s railway transportation, international transport corridors, Russian Railway s, Sixth Five Year Plan, the 20-Year Perspective Plan.

A.O. Filonik

The Arab East Initiates an Advanced Energy Project

Since 2008 the solar energy has become a kind of a phenomenon in the region getting the right to be seen as a promising part of the electric generation sector. Meanwhile its status is still far from the really needed one as it faces many challenges limiting its ability to function. Mostly they are of financial origin coupled in many cases with some technical issues clamping down the economic growth in this or that way. One can see here more factors preventing the process such as lack of understanding, underestimation of the project importance, a deficit of knowledge, instability, internal and external threats and so on.

That is why the skeptically oriented public believes that the solar initiative may be actually realized in the region just if it supported by the sound industrial basement. Getting it properly done needs more expanded horizons of the sector especially by means of Saudi Arabia participation that is the biggest large-scale economy in the Arabic Orient having much interest in the renewables. The Kingdom still goes on exploring technologies needed for the purpose, but it may face the slowdown in this process regarding its traditional conservatism in dealing with big projects like photovoltaic electricity.

Nevertheless, the most popular perception of the problem is that the obstacles hampering the solar energy offensive in the region should not be considered as an absolutely insurmountable handicap. Yet they cannot be removed immediately only by the will of the people. In order to reach the final goal it is necessary to couple technologies with the market vision of the whole deal that will spur in line with other factors more opportunities to make the green energy project become true.

The whole process from many points of view is a very complicated and important issue. This is because solar energy creates strong motivations for the technical, technological, social and economic modernization in the Arab countries. So far, the clean energy industry may be regarded as a source of broader employment in the electricity sector and as a means to lessen the pressure on national labor markets in the Middle East. The new tendencies are also closely connected with the advancing start-up initiatives, micro electronics, precise engineering, laser technologies companies, and so on.

In that way the Arab capital came in some cases, especially in the Gulf area, rather closely to find itself a junior partner in the inclusive processes coming throughout the world. So at least the Arabian business community is just waiting a moment to be involved into a big deal.

Properly speaking, the new type energy requires мore advanced approach to the principles of economic activity that is of a great interest for the Arab countries now seeking ways to set themselves free from various kinds of dependency on their march to the economic growth. Having background like this, the solar energy may demonstrate itself as a powerful driver of the new trends in allied

economic branches. Moreover, the solar panels production generates growing demand for row material available in plenty in the Arab world. There is also the great need in technical cadres to serve the solar stations and installed equipment, electric transmission lines, etc. And the Arab countries are now capable in many cases to teach their own specialists of this kind in their higher schools. In other words, the green energy may just now become the universal means to raise the economy as well as to attract the youth into the field of technical knowledge. Today the available clean energy stations as an intensively developing body operate actually as a specific model that gains momentum and makes preliminary steps to find best niches in the MENA region.

They became a topical economic matter in the Arab Orient promising a supportive energetic future and a better environment for the Arabs. Needless to say, the gigantic quantities of accumulated natural heat and photo potential can't help being used in the interests of the Arab nation as a whole. There is little doubt that the Arab East may in the course of time be ultimately transformed into the ideal site for the solar energy due to the suitable combination of natural factors and human efforts.

Igor Y. Avdakov
*Igor R. Tomberg**

International Transport Corridors in the Eurasian Region: the Realities and Prospects

The process of globalization, which today engulfed the majority of world countries, is most closely related to the development of international transportation infrastructure. Simultaneously high tempos of the international cooperation force to search for the new ways of upgrading the efficiency with the aim to satisfy the time economy demands. Starting from this fact there is an observed need for opening international transportation corridors, long-distance lines and high speed roads and other innovations based on the recent science and technology achievements. The use of unified forms of customs clearance and passing through the state borders in these corridors not only expedites the cargos and passengers delivery but it serves an important step to gradual integration of national transport ways of the developed and developing countries into the single international transport system.

The emergence of new economic centers in the Asia-Pacific Region and the increasing trade turn-over between Asia and Europe have put on the agenda an acute question of constructing new trans-continental land transport routes. The competition for the implementation of transport projects between the U.S., China and Europe has sharply increased. After the dissolution of the USSR the former Soviet Central Asian republics showed interest in diversifying their economic and transport ties with other Asian countries. In this context the question of finding and diminishing the threats to its economic interests in Asian transport sphere is extremely significant for Russia.

The U.S., EC and in particular Chinese transport projects of “the Silk Way” are very competitive to Russia. The Chinese project aimed at creation of “Economic belt of the Silk Way” (hereinafter referred to as EBSW) is completely inconsistent with the economic and geopolitical interests of the U.S.A. and only partially is inconsistent with Russia’s interests. If at the moment of the birth of the concept of EBSW it was one of the responses of China to the U.S. actions aimed at the creation of the Trans-Pacific Partnership (TPP) today this motif has lost its urgency.

The goal of this project is the unification of the transport infrastructure of China and of Central Asian region in order to solve the problem of Western territories of China and to ensure the route for the Chinese goods to Europe. This

* Igor Y Avdakov, Ph.D. (Economics), leading research fellow, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences

Igor R. Tomberg , Ph.D. (Economics),Chief, Center for Energy and Transport Studies, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences

project is integrational and only in case of Russia's participation within the framework of SCO and Euro-Asian Economic Community (EAEC) it can become more attractive for Russia.

Russia can persuade PRC in expediency of building of one of the new main Euro-Asian transport bridges via Russia within the framework of these regional associations. China is only partially interested in the development of Euro-Asian land transport routes on the territory of the Russian Federation. Potentially such transport bridge can be a force-major alternative to other routes (by-passing Russia) due to the following reasons: First, a whole number of territorial disputes between new Central Asian States has not been settled which can lead to an international conflict and could hamper the delivery of cargo transportation; secondly, the aggravation of relations between the U.S.A. and China can lead to the blocking of the sea routes between China and Europe and the only land transport bridge via still instable region of Central Asia is a bad prospect for China. To convince the Chinese of the fact that the development of the international transport corridors is not a threat to its national interests but is rather a guarantee of their security represents an important task that Russia is facing. But for that purpose the Russian Federation should ensure the efficiency of the cargo transportation across its territory and, in the first turn, for the account of creation transport and logistics' system involving the entire East-West route and its more sustained integration into the world transport space.

The U.S. Project of "New Silk Way" going via Afghanistan envisages the realization of the U.S. plans to establish their dictate over the Central Asian countries and to counter Russia's influence. The prospects of the implementation of this project are quite vague taking into consideration the instability in Afghanistan. Moreover, the retreat of new U.S. President Donald Trump from Neo-Liberal model of economic development, which has a theoretical motivation substantiated by the prominent American economist and Nobel Prize winner Friedman, to protectionism will lead to a reduction of American global geopolitical and economic ambitions including the curtailing of the American "New Silk Way" Project.

The EU Countries' International Transport Corridor TRASEKA stampedes due to the economic unprofitability of the cargo transportation via this route and due to absence of final solution to the problem of the Caspian Sea status. Despite this fact about 80 projects were implemented and are now successfully working along this corridor [2]. Thus during the analysis of the joint Russian – Chinese infrastructural projects one should very carefully calculate their possible agglomeration effect which, as the experience of construction of high-speed rail-roads in China shows, could appear to be very considerable.

Russia's North Siberian Eurasian railroad which will connect the Japanese sea shore at the East with the Baltic and Barents seas in the North–West of Russia has a special interest for Russia. This railroad will connect Western European countries with the Asia-Pacific states. This new magnitude axis will cross over all the territory of our country to the north of Trans-Siberian railroad and will go

along the route of “Port of Vanino — Khrebtovaya — Ust-Ilimsk — Bogchany — Lesosibirsk — Belyi Yar — Surgut — Ivdel — Syktyvkar — Sankt-Petersburg (Arkhangelsk, Indiga).In prospect it will go to the Sakhalin and under certain conditions to Japan. The calculations using the models of inter-branch transport and industry branch balance showed that for the raising of socio-economic level of life Russia will face the necessity of the beginning to form up the intensive development of the second (Northern) magnitude belt of economic development of the country inside the zone leaning toward the North Russia Eurasian railroad already in the first quarter of 21^{st} century.

For the development of the Eurasian connections Russia has a big interest in the so-called North-Japanese railroad transport corridor. According to this project it is supposed to connect the network of the Japanese railroads with the Pan-European railroads’ network via the Vakkanai Port (Hokkaido island) and the port of Korsakov (on Sakhalin island) where the tunnel under the Tatar straits is being designed. The Japanese consider this project of the transport corridor between Japan and Europe together with the plan of railroad service between the port of Simonoseki and port of Pusan (South Korea). The railroad transport corridor as an alternative to the sea transport route from Asia to Europe will provide for the increase of the transportation of cargoes between Japan, South Korea and Europe.

With the opening of North Japanese railroad transport bridge one of the predictions of the prominent American scholar and political figure La Rouche about the key role of the railroad transport corridors including the one between Japan and the continental part of Asia in ensuring economic ties between the “poles of growth” in Europe and Asia has become true.

The competition of the projects of Russia, China, the U.S.A. and EU for the construction of the International Transport Corridors essentially requires that Russia should act in the lead. Transportation means and transport routes of the Russian Federation which has the unique place on the geopolitical map of Europe can give the country the historic chance of stable inclusion into the process of integration in the region of Central Asia and will give impetus to the development of all Russia and especially the Russian Far East. And it also can ensure the geopolitical and economic security to our country as well. Besides that Russian transportation means could become the main connecting link in the trade between the growing regional economic centers and Europe.

Научное издание

Восточная аналитика
Выпуск 4, 2016

Утверждено к печати
Институтом востоковедения РАН

Верстка И. В. Федулов

Формат 70x100/16. Усл. печ. л. 6,18. Уч-изд. л. 4,18.
Тираж 500 экз. Подписано в печать 14.06.2017 Заказ № 259

Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки
Институт востоковедения РАН
107031 Москва, ул. Рождественка, 12
Научно-издательский отдел. Зав. отделом А. В. Сарабьев
E-mail: izd@ivran.ru

Отпечатано в типографии ООО «Издательство МБА».
Москва, ул. Озерная, 46. Тел.: (495) 726-31-69, 623-45-54, 625-38-13
E-mail: izmba@yandex.ru
Генеральный директор С.Г. Жвирбо